



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي و البحث العلمي

جـــــامـعــــة عبد الحميد بن باديس

كليـــة العلوم التجارية والاقتصادية وعلوم التسيير

قسم علوم التسيير

مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة ماستر أكاديمي في علوم التسيير

تخصص : تسيير استراتيجي دولي

عنوان المذكرة :

اثر الاستثمار في الموانئ البحرية على التنمية الاقتصادية

دراسة حالة ميناء مستغانم (مشروع الحوض الثالث)

من إعداد الطالب :

بن حليمة سفيان

تحت إشراف الأستاذ:

ا. ديوسفي رشيد

أستاذة مساعدة :

ا . حجار آسية

أعضاء لجنة المناقشة :

- الأستاذ يوسفي رشيد	أستاذ التعليم العالي	مقررا	جامعة مستغانم
- الأستاذ ودان بوعبد الله	أستاذ محاضر - ب -	رئيسا	جامعة مستغانم
- الأستاذة حجار اسية	أستاذة مساعدة - ا -	مؤطرا	جامعة مستغانم
- الأستاذة بن حراث حياة	أستاذة محاضر - ا -	مناقشا	جامعة مستغانم

السنة الجامعية : 2014 - 2015

شكر و عرفان

يسرني بعد إتمام هذا البحث بتوفيق من الله أن أتقدم بأخلص آيات الشكر و العرفان و التقدير إلى من كانا دائما بجانبي كالسراج المنير إلى والدي الكريمين رعاهما الله و إلى كل عائلتي و إلى المؤطر الدكتور يوسفي رشيد و مساعدة المؤطر الأستاذة حجار اسية لهما مني الشكر الجزيل و الامتنان العميق على سماحة خلقهما و توجيهاتهما السديدة من أجل أن يرى هذا البحث النور و قبولهما الإشراف على هذا العمل، كما أقدم تقديري و شكري :

إلى كل أساتذتي بقسم علوم التسيير على ما بذلوه من أجل النهوض بالمستوى العلمي بالكلية ، و كذا جميع ايطارات و عمال جامعة مستغانم .

إلى السيدة الفاضلة الأستاذة بن حليمة خيرة لمساندتها الدائمة لنا و إرشاداتها القيمة و الدعم المعنوي ونبل أخلاقها.

والشكر موصول إلى أستاذي الكريم بمركز الجامعي لولاية غليزان كلية العلوم الاقتصادية الأستاذ: براحو الحاج ملياني على إفادته لنا من فيض علمه.

إلى السيد ولد عبد الرحمان على كل المجهودات القيمة و المعلومات و المعطيات الخاصة بمؤسسة ميناء مستغانم و كذا على تخصيصه لوقت من اجل متابعتي و تقييمي .

إلى السيد بن مرزوقة بلقاسم مدير الاستثمار في مؤسسة ميناء مستغانم على اتاحة الفرصة لي للتعرف على ميناء مستغانم و تزويدي بكل المعلومات لاسيما المتعلق بمشروع الحوص الثالث للميناء مستغانم

إلى كل زملائي و زميلاتي اللذين رافقوني في مشواري الدراسي و أخص بالذكر طلبة الماستر من الدفعة الرابعة : لخضر, ياسين , بلال , غزالي , تاج الدين , مهدي , سعاد , حورية , خديجة , نوال , زهرة , إيمان شكرا على الدعم و المساندة.

الإهداء

الحمد لله الذي هدانا لهذا و ما كنا لنهتدي لولا أن هدانا الله

فحمدا و شكرا على جزيل عطائه و توفيقه لإتمام هذا العمل

لأهديه

إلى سيدي

علم الهدى

المرشد الأكرم

و الناصح الأعظم

نور بصري و بصيرتي

وعبير ضميري و سريرتي

إلى من بلغ القرآن و تخلق به

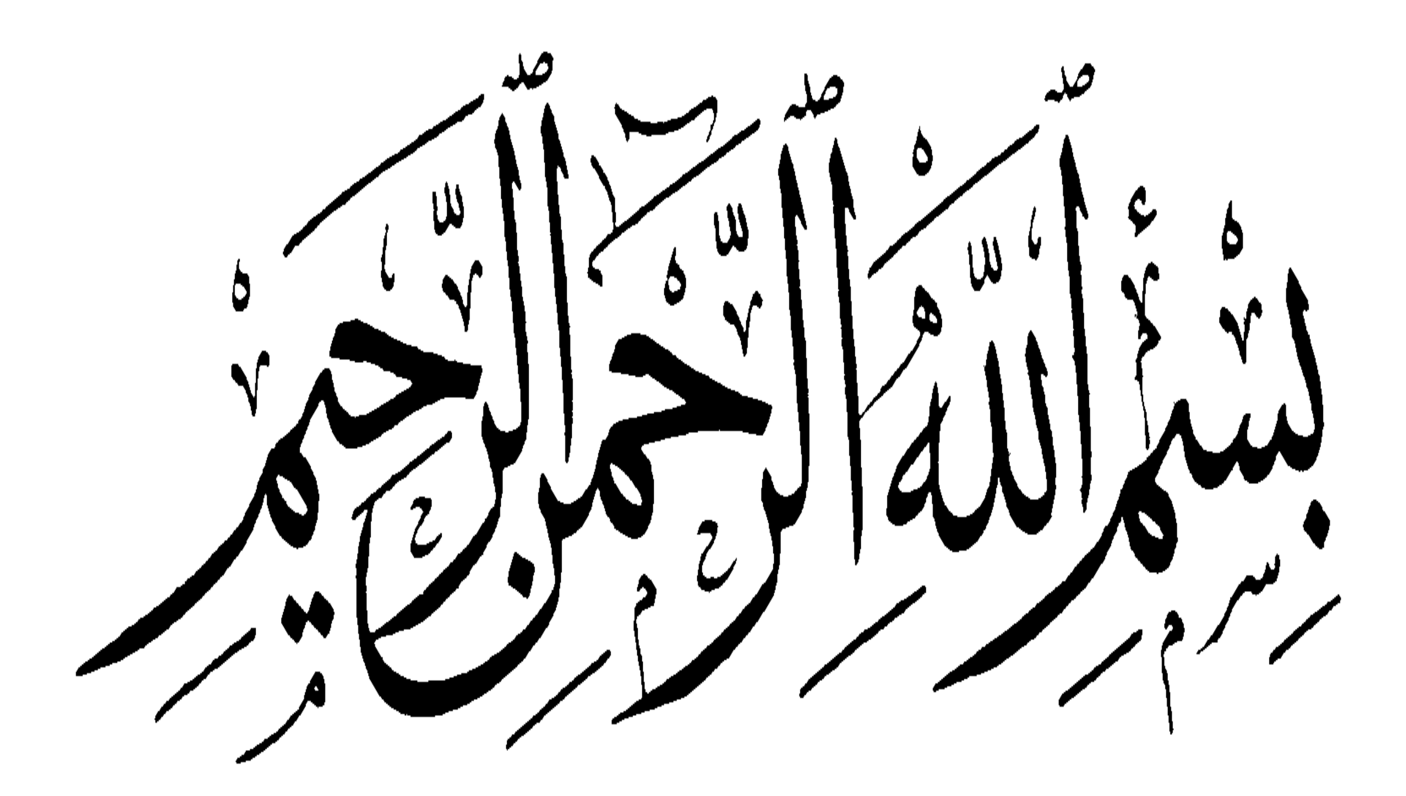
إلى من علمه ربه فعلم الإنسان

إلى من أدبه ربه فكان أفضل من مشى على الأرض

إلى أستاذ الحياة و هادي البشرية

محمد ابن عبد الله صلوات الله عليه وسلامه

إيمانا و تحية و حبا و إجلالا و إكبارا ......


بسم الله الرحمن الرحيم

خطة البحث

مقدمة عامة

الفصل الأول: الاستثمار و التنمية الاقتصادية في الجزائر

المبحث الأول: الاستثمار و التنمية الاقتصادية

المطلب الأول : عموميات حول الاستثمار

المطلب الثاني : عموميات حول التنمية الاقتصادية

المطلب الثالث : علاقة بين الاستثمار و النمو الاقتصادي

المبحث الثاني : الإصلاحات الاقتصادية في الجزائر

المطلب الأول : واقع الاستثمار في الجزائر

المطلب الثاني : البرامج الاتفاقية العامة في الجزائر

المطلب الثالث : القطاع الخاص في الجزائر

الفصل الثاني : الاستثمار في الموانئ البحرية

المبحث الأول : ماهية الموانئ البحرية (عالمية , وطنية)

المطلب الأول : الايطار العام للموانئ البحرية

المطلب الثاني :نظرة عامة حول الموانئ العالمية

المطلب الثالث: الاختلافات العامة بين الموانئ العالمية و الوطنية

المبحث الثاني : دراسة حالة ميناء مستغانم (مشروع الحوض الثالث)

المطلب الأول : ماهية عامة حول ميناء مستغانم

المطلب الثاني : الأسس العامة لميناء مستغانم

المطلب الثالث : مشروع الحوض الثالث لميناء مستغانم

خاتمة عامة

تمهيد:

سوف نحاول في هذا الفصل الأول تسليط الضوء على الاستثمار و التنمية الاقتصادية في الجزائر و هذا من خلال المبحث الأول الذي سنحاول أن نستعرض فيه كل المفاهيم المتعلق بالاستثمار وأنواعه و أهدافه و أهميته و و محدداته مع تحديد أهم الفروقات بين الاستثمار والمضاربة و بالإضافة إلى كافة المفاهيم المتعلقة بالتنمية الاقتصادية و النمو الاقتصادي و طبيعة العلاقة بين الاستثمار و النمو الاقتصادي و من هو الطرف الذي يؤثر في الطرف الأخر و ثم الانتقال إلى المبحث الثاني الذي سنناول فيه جملة الإصلاحات الاقتصادية التي قامت بها الدولة الجزائرية بدا من الاستثمارات العمومية وأثرها على الاقتصاد الوطني وصولا إلى الاستثمارات المنفذة من طرف القطاع الخاص و كذا القوانين و التشريعات و اللوائح المجسدة لذلك .

المبحث الأول : الاستثمار و التنمية الاقتصادية :

المطلب الأول : عموميات حول الاستثمار :

الفرع الأول : مفهوم و أهمية الاستثمار :

أولا : مفهوم الاستثمار _: يقصد بالاستثمار عمومًا اكتساب الموجودات المادية والمالية ,وسوف نحاول التمييز بين مصطلحين ، الاستثمار بالمعنى المالي وبالمعنى الاقتصادي .[1]

ا – مفهوم الاستثمار بالمعنى الاقتصادي : في الاقتصاد غالبًا ما يقصد بالاستثمار اكتساب موجودات الموجودات المادية. على أن التوظيف للأموال يعتبر مساهمة في الإنتاج، أي إضافة منفعة أو خلق قيمة تكون على شكل سلع وخدمات.

ب – مفهوم الاستثمار في الإدارة المالية : من هذا الجانب ينظر إلى الاستثمار على أنه اكتساب الموجودات مالية أي توظيف الأموال في الأوراق والأدوات المالية.

و كتعريف شامل للاستثمار : على أنه التعامل بالأموال للحصول على الأرباح وذلك بالتخلي عنها في لحظة زمنية معينة ولفترة زمنية معينة بقصد الحصول على تدفقات مالية مستقبلية تعوض عن القيمة الحالية للأموال المستثمرة وتعوض عن كامل المخاطرة الموافقة للمستقبل.

ج– مفهوم عام لاستثمار :

"يعني توظيف الأموال في مشاريع اقتصادية و اجتماعية و ثقافية , بهدف تحقيق تراكم رأسمال جديد , و رفع القدرة الإنتاجية أو تجديد و تعويض الرأسمال القديم أو هي التضحية بالاستهلاك في الوقت الحالي أملا في الحصول على عوائد اكبر في المستقبل , و لذلك كلما زاد اطمئنان المستثمر بشان العوائد التي سيحصل عليها في المستقبل زادت قيمة المكافآت التي يطالب بها مقابل استثماراته "

ثانيا: أهمية الاستثمار : تكمن أهمية الاستثمار في ما يلي[2] :

- زيادة الإنتاج و الإنتاجية مما يؤدي إلى زيادة الدخل القومي و ارتفاع متوسط نصيب الفرد منه و بالتالي تحسين مستوى معيشة المواطنين .
- توفير الخدمات للمواطنين و للمستثمرين .
- توفير فرص عمل و تقليل نسبة البطالة .

[1] منير إبراهيم هندى،" الفكر الحديث في مجال الاستثمار"، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1999 ، ص 25

[2] د ماجد احمد عطا الله – ادارة الاستثمار – دار اسامة للنشر و التوزيع – الاردن "عمان" الطبعة الاولى 2011 , ص 13

- زيادة معدلات التكوين الرأسمالي للدولة .
- توفير التخصصات المختلفة من الفنيين و الاداريين و العمالة الماهرة
- إنتاج السلع و الخدمات التي تشبع حاجات المواطنين و تصدير الفائض منها للخارج مما يوفر العملات الأجنبية اللازمة لشراء الآلات و المعدات و زيادة التكوين الرأسمالي.

الفرع الثاني : أهداف الاستثمار ومخاطره[3] :

أ – الهدف العام للاستثمار هو تحقيق العائد أو الربح :

- تأمين الحاجات المتوقعة وتوفير السيولة لمواجهة تلك الحاجات
- المحافظة على قيمة الموجودات.

ب – مخاطر الاستثمار : بصفة عامة فإن مخاطر الاستثمار بكل بساطة هي عدم التأكد من تحقق العائد المتوقع. وتختلف المخاطرة حسب اختلاف مجال الاستثمار.

وهي عمومًا :

- **مخاطر نظامية :** وهي لا ترتبط بنوع معين من الاستثمارات بل تصيب جميع مجالات الاستثمار " مخاطر متعلقة بالأسواق، عوامل سياسية".
- **مخاطر غير نظامية :** تشمل تغيرات في أسعار الفائدة، تدهور العمليات الإنتاجية. وتظم : مخاطرة العمل، مخاطرة السوق، السعر، المخاطرة المالية. . . الخ.

الفرع الثالث: دوافع الاستثمار[4] :

- الرغبة في الربح
- التفاؤل و المخاطرة
- مواجهة احتمالات زيادة الطلب و اتساع الأسواق
- التقدم العلمي و التكنولوجي
- بناء رأس المال الاجتماعي
- الاستثمار بدافع التنمية الاقتصادية
- توفر الموارد البشرية المتخصصة
- الاستقرار السياسي و الاقتصادي
- مواجهة احتمالات زيادة الطلب

---

[3] د ماجد احمد عطا الله , مرجع سبق ذكره , ص – 12 –

[4] د ماجد احمد عطا الله , نفس المرجع , ص – 23 –

الفرع الرابع :مجالات الاستثمار و تبويبه :

أولا: مجالات الاستثمار:

يقصد بمجال الاستثمار نوع أو طبيعة النشاط الاقتصادي الذي سيوظف فيه المستثمر أمواله بقصد الحصول على عائد. وبهذا المفهوم فإن معنى مجالات الاستثمار أكثر شمولا من معنى أداة الاستثمار. فإذا كنا نتحدث مثلا عن استثمارات حقيقية أو استثمارات مالية، فإننا نتجه نحو مجال الاستثمار، أما إذا وجدنا مستثمرًا يوظف أمواله في سوق العقار بينما يوظف مستثمر آخر يوظف أمواله في سوق العملات الأجنبية فإن تفكيرنا يتجه في هذه الحالة يتجه نحو أداة الاستثمار. وبشكل عام تختلف مجالات الاستثمار، ويمكننا تبويب مجالات الاستثمار من زوايا مختلفة، حيث توجد في هذا الصدد عدة تبويبات ولكن نحاول التطرق لأهم هذه التبويبات المتعارف عليها وهي : التبويب الجغرافي النوعي، حسب الهدف من الاستثمار، حسب مدة الاستثمار، والتبويب حسب طبيعة الاستثمار.

ثانيا : تبويب مجالات الاستثمار:

أ) - التبويب الجغرافي لمجالات الاستثمار [5]

تنحصر مجالات الاستثمار من الوجهة الجغرافية إلى استثمارات محلية وأجنبية.

- **استثمارات محلية :** ونعني بها توظيف الأموال في مختلف المجالات المتاحة للاستثمار في السوق المحلي بغض النظر عن الأداة الاستثمارية التي تم اختيارها للاستثمار، وقياسًا على ذلك فإن الأموال التي قامت المؤسسات بتوظيفها داخل الوطن تعتبر من قبيل الاستثمارات المحلية ومهما كانت أداة الاستثمار المستخدمة مثل مشاريع، عملات أجنبية، أوراق مالية. . . الخ.
- **استثمارات أجنبية "خارجية":** وتشمل كل الاستثمارات التي تقوم على رؤوس الأموال المهاجرة من جلاء المستثمر إلى البلاد المضيفة للاستثمار.

ويمكن تعريفها بشكل آخر [6]: " الاستثمارات الخارجية هي جميع الفرص المتاحة للاستثمارات في الأسواق الأجنبية من قبل الأفراد أو المؤسسات المالية إما بشكل مباشر أو غير مباشر، إذ تكون مباشرة في شكل شركات أو فروع مؤسسات تنشأ في البلد المضيف للاستثمار أو قيام المستثمرين المحليين بشراء عقارات أو حصص في شركات أجنبية ويكون الاستثمار غير مباشر للبلد المصدر لرأس المال عن طريق مؤسسات مالية دولية أو عن طريق صناديق الاستثمار، حيث تستثمر الأموال في مشروعات استثمارية في شتى دول العالم ."

5 د. عبد المعطي رضا أرضيد، د. حسين علي حربوش" الاستثمار والتمويل بين النظرية والتطبيق " ، دار الزهران للنشر، الأردن , 1999، ص34.

6 محمد مطر " إدارة الاستثمارات" ، مؤسسة الورق للنشر والتوزيع، الأردن , 2001 , ص 45

نجد أن للاستثمارات الخارجية مجموعة من المزايا، كما أن لها عيون أيضًا، ومن أهم مزاياها أن :

- توفر الاستثمارات الأجنبية على مرونة كبيرة في اختيار أدوات استثمارية ذات عائد مرتفع.

تنويع الأدوات الاستثمارية تمنح المستثمر توزيع مخاطر الاستثمارات.

- تتميز مجالات الاستثمارات بوجود أسواق منتظمة ومتخصصة لتبادل جميع أدوات الاستثمار، أسواق الأوراق المالية، أسواق السلع، الذهب وأسواق العقار.
- تتوفر في هذه الأسواق قنوات اتصال نشطة إضافة إلى خبرات متخصصة من المحللين الماليين.
- توفر العديد من الامتيازات تمنحها الدول المضيفة للاستثمارات الأجنبية منها مثلا : الإعفاءات والحوافز الجبائية.
- لكن ومع المزايا المتعددة المشار إليها أعلاه، فإن لهذا الصنف من الاستثمارات بعض الاعتبارات التي لا بدّ من مراعاتها من قبل المستثمرين، لعل من أهمها : ارتفاع درجة المخاطرة المرتبطة باحتمالات تغير الظروف السياسية والأمنية خاصة في الدول النامية إلى تغيرات معدلات التضخم إضافة إلى مخاطر أسعار الصرف. . . الخ.

ب)- التبويب النوعي لمجالات الاستثمار :

تبوب الاستثمارات من زاوية نوع الأصل محل الاستثمار إلى [7] :

➢ **استثمارات حقيقية أو اقتصادية :**

يعتبر الاستثمار حقيقيا إذا تم توظيف الأموال في حيازة أصول حقيقية، ويعرف الأصل الحقيقي بأنه كل أصل له قيمة اقتصادية، ويترتب على استخدامه منفعة اقتصادية إضافية تظهر على شكل خدمة تزيد من ثروة المستثمر ومن ثروة المجتمع، وذلك بما تخلفه من قيمة مضافة. والاستثمارات الحقيقية تشمل جميع أنواع الاستثمارات ما عدا الاستثمار في الأوراق المالية ومن أمثلة ذلك، المشاريع الاقتصادية، العقارات، الذهب، السلع والخدمات. . . الخ، حيث أن الاستثمار في هذا المجال يؤدي إلى زيادة الدخل القومي مباشرة ويسهم في تكوين رأس المال في الدولة، لذلك يطلق على الاستثمارات الحقيقية مصطلح استثمارات الأعمال أو المشروعات. ونجد أن عامل الأمان متوفر بدرجة كبيرة وهو ميزة نسبية للاستثمار الحقيقي، إلا أن المستثمر في هذا المجال يمكن أن يواجه مشاكل أخرى أهمها :

- أن الأصول التي تتم فيها عملية الاستثمار ضعيفة السيولة
- وجود نفقات غير مباشرة مرتفعة نسبيًا : "تكاليف الصفقات المالية، النقل، التخزين. . . الخ.
- اختلاف درجة المخاطرة في الاستثمار الحقيقي من أصل لآخر مع الإشارة هنا إلى أن الأصول غير متجانسة مما يزيد في صعوبة التقييم.

[7] د. عبد المعطي رضا أرضيد ، د. حسين علي خربوش , مرجع سبق ذكره , 1999، ص34.

- **الاستثمارات المالية :**

وهي تشمل الاستثمار في سوق الأوراق المالية ويتمثل في حيازة المستثمر لأصل مالي غير حقيقي، يتخذ شكل حصة في رأس مال شركة "سهم أو سند" ويتمثل هذا الأصل المالي حقا ماليًا يكون لصاحبه الحق في المطالبة بالأرباح أو الفوائد بشكل قانوني. هذا الحق يتمثل في الحصول على جزء من عائد الأصول الحقيقية للشركة المصدرة للورقة المالية.

أما عملية تداول الأوراق المالية في السوق الثانوي عمومًا لا تنشأ عنها أية منفعة اقتصادية إضافية للناتج القومي، رغم التغير الحادث في أسعار هذه الأوراق، إلا إذا كان إصدار هذه الأسهم يهدف لتمويل عملية توسع لصالح مؤسسة معينة أو خلق مشروع جديد محتمل. فهنا تمثل مساهمة في خلق قيمة إضافية، وكما هو الحال في الأصول الحقيقية يوجد للأصول المالية مزايا وعيوب، لعل أهمها المخاطرة التي تصاحب الاستثمار فيها. لكن المزايا هنا تفوق العيوب إلى حد كبير، وهذا ما جعل الأسواق المالية أكثر مجالات الاستثمار استقطابا لأموال المستثمرين أفرادًا ومؤسسات. وسنتولى عرض هذه المزايا بالتفصيل في مكان لاحق.

ج)- التبويب حسب الهدف من الاستثمار :

حيث يمكن تصنيف الاستثمارات من هذه الزاوية إلى استثمارات توسعية، استراتيجية واستثمارات في مجال البحث والتطوير[8] :

- **استثمارات توسعية :** حيث يكون الغرض من هذا النوع من الاستثمارات هو توسيع الطاقة الإنتاجية والبيعية للمؤسسة، بإدخال أو إضافة منتجات جديدة وزيادة الإنتاج من أجل توسيع المكانة أو الحصة السوقية وزيادة القدرة على المنافسة عن طريق خفض التكلفة الوحدوية للمنتجات.
- **استثمارات استراتيجية :** يهدف هذا الصنف من الاستثمارات إلى المحافظة على بناء واستمرار المؤسسة أو المشروع، أما المبالغ المستثمرة في هذا المجال فقد تكون نسبة معينة من حجم إيرادات المؤسسة خلال عدد من السنوات لتوجيهها إلى استثمار استراتيجي معين.
- **الاستثمار في مجال البحث والتطوير :** إن هذا النوع من الاستثمارات يكتسب أهمية خاصة في المؤسسات الكبيرة الحجم حيث تكون عرضة للمنافسة ونجد أن هذا الاستثمار يهدف أساسًا إلى تدنئة التكاليف وتحسين النوعية عبر الزمن وهذا عن طريق تكثيف الآلية وتطوير الجهاز الإنتاجي وبالتالي القدرة على مواجهة المؤسسات المنافسة في مختلف الأسواق.

يمكن الإشارة إلى أنه قد نجد أن استثمار معين يجمع بين عدة أنواع في نفس الوقت، كالاستثمارات التوسعية مثلا : فقد تؤدي أيضًا إلى تحقيق أغراض استراتيجية إلى جانب خدمة مجال البحث والتطوير.

[8] د. عبد المعطي رضا أرضيد، , د. حسين علي حربوش , مرجع سبق ذكره , ص – 44 –

د)- التبويب حسب مدة الاستثمار : حيث تصنف الاستثمارات في هذا المجال إلى [9] :

- **استثمارات قصيرة الأجل:** وهي استثمارات التي يتم إنجازها وجني عوائدها في مدة تمتاز بالقصر نسبيًا، حيث تتراوح المدة بين سنة إلى سنتين، ونجد أن لهذا الصنف من الاستثمارات عدة أشكال، إلا أن الأكثر انتشارًا في الاستثمارات المالية، حيث نجد في هذا الصدد، الودائع الزمنية لمدة أقل من سنتين، التسهيلات الائتمانية القصيرة الأجل.
- **استثمارات متوسطة الأجل :** حيث يتم إنجاز هذا الصنف من الاستثمارات في فترة لا تقل عن سنتين **(02)** ولا تزيد عن سبع **(07)** سنوات ولهذه الاستثمارات عدة أشكال حيث نجد أن هذه الفئة هي الأكثر انتشارًا، مثل : مؤسسات النقل، الاستثمار في السلع والخدمات. . . الخ.
- **استثمارات طويلة الأجل :** نجد أن هذا الصنف من الاستثمارات يتم إنجازها في مدة عمومًا تفوق سبع **(07)** سنوات وتشمل الأصول والمشروعات الاقتصادية التي تنشأ لأجل تشغيلها والاستفادة منها لمدة طويلة نسبيًا كالمشاريع العقارية التي لا تؤسس لغرض البيع : عقارات للكراء، الفنادق، المباني التابعة للمؤسسة نفسها مثلا : مبنى الإدارة، مبنى المخزن. . . الخ.

ه)- التبويب حسب طبيعة الاستثمار : حيث تصنف الاستثمارات في هذا النطاق إلى :

- **الاستثمار المادي :** حيث يعبر هذا الصنف عن موجودات المؤسسة من الأصول المادية الملموسة : العقارات، الآلات والمعدات المستعملة في النشاط.
- **الاستثمار البشري :** ويصطلح على هذا الصنف من الاستثمار : رأس المال البشري، حيث يُعتبر عملية توظيف شخص ذو كفاءة معينة في مشروع أو مؤسسة ما، نوعًا من الاستثمار، باعتبار أن ما يقدمه هذا الشخص من خدمات لمصلحة المؤسسة يؤدي إلى زيادة الإنتاجية وبالتالي الربحية. حيث يجب الإشارة إلى ضرورة مراعاة أن تكون القيمة المضافة لهذا العامل أكبر من تكلفته على المؤسسة.

كما أن تكاليف تكوين وتدريب العمال تعتبر نوعًا من أنواع الاستثمار في المجال البشري .

و)- التبويب حسب وسائل و دوافع الاستثمار [10] :

- **من حيث وسائله :**

- **الاستثمار المباشر :** و هو الاستثمار في جميع أنواع المشاريع باستثناء المتعلقة بالمساعدات و المعونات المالية و الفنية و التقنية التي تقدم إلى الدولة .

[9] عقيل جاسم : مدخل في تقييم المشروعات، دار حامد للنشر والتوزيع، مصر 1999، ص54

[10] د ماجد احمد عطا الله , مرجع سبق ذكره , ص 22

- **الاستثمار الغير المباشر** : و هو الاستثمار الذي يتم عن طريق شراء أوراق مالية لشركات تسهم في النشاط الاقتصادي المباشر بهدف الربح عن طريق البيع .

➢ **من حيث دوافعه الاقتصادية على الإطراف الاستثمار الرئيسية :**

- **الاستثمار الحكومي (استثمار الدولة)** : و هو الاستثمار الحكومي بخطط التنمية الاقتصادية و الاجتماعية للدولة , و الاتجاه السياسي و الفكري القائم فيها .
- **الاستثمار الخاص** : و هو استثمار القطاع الخاص , الذي تطور من المشروع الفردي او العائلي المحصور استثماره بنشاط محدود إلى شركات و مؤسسات تصم عددا من المستثمرين من مختلف الشرائح الاجتماعية , الذين يقومون بتوظيف مدخراتهم في مختلف المشاريع الإنتاجية و الخدمية.

الفرع الخامس: محددات الاستثمار :

من التعاريف السابقة يتضح أن الاستثمار يمثل الركيزة الأساسية لتحقيق التراكم المالي الذي يعتبر الأساس لأي تقدم اقتصادي مما جعل الاهتمام به و لأنه يلعب دورا كبير في التنمية الاقتصادية إلا أن هناك مجموعة عوامل تؤثر على فعالية الاستثمار يمكن تقسيمها إلى مباشرة وغير مباشرة[11]:

ا- ***العوامل المباشرة*** : سميت مباشرة لارتباطها بفاعلية الاستثمار حيث تؤثر على الطاقة الإنتاجية الاقتصادية بشكل مباشر ومنها:

➢ **الفائض الاقتصادي** : يعتمد الاستثمار في أي بلد على الفائض الاقتصادي المتمثل في الناتج المحقق داخل الاقتصاد مطروحا منه استهلاك المنتجين و وعائلهم إضافة إلى المصاريف العمومية

➢ **العمل** : من المؤكد أن هناك إرتباط وثيق بين العمل و الاستثمار إنطلاقا من أن الاستثمار الجديد يتطلب عمالة جديدة إلا أن حجمها يعتمد على الفلسفة المعتمدة من قبل الدولة وترتبط علاقة العمل و الاستثمار بمجموعة عوامل منها :

➢ **حجم السكان** : زيادة حجم السكان تعمل على زيادة الطلب على السلع والخدمات .

➢ **التركيب العمري للسكان** : زيادة معدلات النمو تؤثر سلبا على التركيب العمري للسكان .

➢ **التركيب السكاني حسب البيئة** : يؤثر على المتغيرات الحاصلة في تركيب السكان الناتجة عن الهجرة من الأرياف إلى المدن لان عملية تأهيل العمالة المنتقلة تتطلب استثمارات كبيرة .

➢ **الدخل القومي** : نظرا لأهمية الدخل القومي في تحديد حجم الاستثمار يجب التطرق إلى الجوانب التالية :

➢ **حجم الدخل القومي** : يرتبط الاستثمار طرديا مع الدخل القومي حيث كلما يزداد الاستثمار يزداد الدخل القومي و العكس صحيح .

[11] د ماجد احمد عطا الله , مرجع سبق ذكره , ص - 69 -

- **تركيب الدخل القومي** : يتأثر بطبيعة التركيبة الاقتصادية و القطاعات المكونة لذلك الاقتصاد فكلما كانت متوازنة من حيث التطور كلما أمكن زيادة الاستثمار والعكس صحيح
- **الاستهلاك** : يعتبر من العوامل المؤثرة من حيث زيادة معدلات النمو السكاني بمعدلات تفوق ما هو مقرر لها في الخطة الاقتصادية و يؤثر على حجم المدخرات وبالتالي يحول دون تمويل الاستثمار
- **الاختراعات** : تفرز التقدم التكنولوجي طرق وأساليب جديدة مما يعني إنتاج سلع جديدة حيث تعمل هذه الأخيرة على زيادة حجم الإنتاج وجودته وذالك يتطلب استثمارات جديدة ويمكن إرجاع الرغبة هنا في تخفيض التكاليف والزيادة في الإيرادات .
- **الاتجاه العام للأسعار** : إن ارتفاع الأسعار سيؤدي إلى إحجام أفراد المجتمع عن عدم إيداع أموالهم لدى البنوك والتوجه نحو المضاربة في الأراضي و العقارات وغيرها من العمليات التي لا تخدم الاقتصاد ، وبالتالي عدم تعبئة تلك الأموال للاستفادة منها في الاستثمارات ويحصل العكس في حال انخفاض الأسعار ويمكن إرجاع التغيرات على المستوى العام للأسعار لعدة عوامل منها عرض النقود وتداولها ، حجم الإنتاج ، أسعار الاسترداد ، كلفة عوامل الإنتاج الدخلة في العملية الإنتاجية

ب)- العوامل غير المباشرة [12]:

- **العوامل الذاتية** : أي العوامل الاجتماعية وما يطلق عليها بالعادات و التقاليد ، إضافة إلى النظرة المستقبلية للدخل و العوامل الاجتماعية هنا هي حب المحاكاة .
- **توقعات مستوى الادخار و الإنتاج** : تلعب دورا مهما في زيادة الإنفاق الاستثماري
- **سعر الفائدة** : تلعب دورا مهما فقي عملية الإنتاج و ذلك من خلال تأثيره على قرارات الاستثمار فارتفاع أسعار الفائدة من قبل الجهاز المصرفي سيؤدي إلى سحب أكبر قدر ممكن من فائض الدخول لغرض توظفها في مجالات الاستثمار و هي التي تخدم عملية التطور الاقتصادي و العكس في حالة انخفاض سعر الفائدة .

و بالإضافة لعوامل أخرى قد تؤثر بشكل ما على الاستثمار هي :

- الكفاية الحدية لرأس المال (الإنتاجية الحدية لرأس المال المستثمر أو العائد على رأس المال المستثمر).
- درجة المخاطرة
- مدى توفر الاستقرار الاقتصادي و السياسي و المناخ الاستثماري
- عوامل أخرى : مثل توفر الوعي الادخاري و الاستثماري و كذلك مدى توفر السوق المالية الفعال

---

[12] د ماجد احمد عطا الله , مرجع سبق ذكره , ص - 75 -

المطلب الثاني : عموميات حول التنمية الاقتصادية و النمو الاقتصادي :

الفرع الأول: مفهوم النمو الاقتصادي و التنمية الاقتصادية:

أولا : ماهية النمو الاقتصادي: يقصد بالنمو الاقتصادي حدوث زيادة مستمرة في إجمالي الناتج المحلي الإجمالي أو في إجمالي الدخل القومي مع مرور الزمن، بما يحقق زيادة في متوسط نصيب الفرد من الدخل الحقيقي، فهو يقيس قدرة الاقتصاد على تحويل موارده إلى سلع وخدمات ويعكس النمو الاقتصادي التغيرات الكمية في الطاقة الإنتاجية ومدى استغلال ه ذه الطاقة , لقد عرف النمو الاقتصادي من طرف العديد من الاقتصاديين، حيث عرفه[13] " **سيلم** " **(A.Silem)** " بأنه الزيادة المستمرة والحقيقية لمؤشر الأداء الاقتصادي "

من ه ذا المنطلق يمكن القول أن النمو الاقتصادي لا يعني مجرد حدوث زيادة في الدخل القومي أو إجمالي الناتج المحلي وإنما يتعدى ذلك ليعني:

- حدوث تحسن في مستوى معيشة الفرد ممثلا في زيادة نصيبه من الدخل القومي فالهدف الفعلي للنمو ليس كما كان شائع إنتاج أكبر كمية من أجل عدد كبير، و إنما إنتاج أحسن نوعية و بأكبر كمية من أجل لكل فرد.
- إن الزيادة التي تتحقق في دخل الفرد ليست زيادة نقدية فحسب بل يجب أن تكون زيادة حقيقية.

من خلال التعريف السابق يتبين لنا أن[14] " **النمو ظاهرة مستمرة، و ليست ظاهرة مؤقتة و على ذلك لابد من استبعاد النمو العابر و الذي يحدث نتيجة لعوامل عرضية على ذلك فالزيادة في الدخل يجب أن ينجم عن تفاعل قوى داخلية مع قوى خارجية بطريقة تضمن لها الاستمرار لفترة طويلة نسبيا حتى تعتبر نموا اقتصاديا** "

ثانيا : مفهوم التنمية الاقتصادية: احتل موضوع التنمية الاقتصادية مكانة مرموقا بين الدراسات الاقتصادية, و بدا يستحوذ على اهتمامات الاقتصاديين و السياسيين في البلدان المتقدمة و النامية و في المنظمات الدولية و ظهرت العديد من المؤلفات و الكتب و التحليلات التي اختصت بدراسة أوضاع التخلف الاقتصادي و التنمية من جوانبها المختلفة.

كما عرفها[15] " **ايدغار أوان** " **(EDGAR OWEN)** " **بأنها لا تقتصر على الجانب الاقتصادي فحسب بل أنها ترتبط بالأفكار السياسية و إشكال الحكومة و دور الجماهير في المجتمع** "

---

[13] عبد القادر محمد عبد القادر عطية " اتجاهات حديثة في التنمية "، الدار الجامعية، الاسكندرية سنة 2000 , ص 11

[14] عبد القادر محمد عبد القادر عطية نفس المرجع , ص 16

[15] Edgar owen " The futur of freedom in the developint world " , economic development and political reform " new yourk " pergamon press , 1987 , p 112

كما عرفها [16] " ا.ك.سين " (A.K .SEN) " التنمية تعمل على توسيع الحقوق و القدرات فالأول يمنح الفرد مقومات الحياة الأساسية و احترام النفس و الثاني يمنح الفرد الحرية "

فقد عرفها البعض [17]" بأنها العملية التي بمقتضاها يجري الانتقال من حالة التخلف إلى التقدم, و يصاحب ذلك العديد من التغيرات الجذرية و الجوهرية في البنيانالاقتصادي"

كما عرفها البنك الدولي في أعقاب إطلاقه لمبادرة الايطار الشامل للتنمية و التي تتضمن بلورة ايطار كلي يتكامل فيه الجانب الاقتصادي و المالي الكلي مع الهيكل الاجتماعي و البشري [18] " ينظر البنك الدولي على أنها عملية تحويل المجتمع من العلاقات التقليدية و طرق التفكير و الإنتاج التقليدية إلى طرق أكثر حداثة و تحقيق ذلك لا يتم إلا إذا شملت التنمية تحسين مستويات الحياة كالصحة و التعليم و تخفيف الفقر و انعكاس ذلك على الجوانب الاقتصادية و الاجتماعية و الثقافية و الفكرية "

و كتعريف شامل " التنمية هي تمثل ذلك التطور النوعي أو التغير الجذري للمجتمع بإبعاده الاقتصادية و السياسية والاجتماعية و الثقافية و الفكرية و التنظيمية من اجل توفير الحياة الكريمة و تحسين المستوى المعيشي للمجتمع "

الفرع الثاني: أبعاد التنمية الاقتصادية:

مما تقدم يتضح لنا بان مفهوم التنمية الاقتصادية يتضمن أبعادا مختلفة و متعددة تشمل الأتي [19]:

أولا: البعد المادي للتنمية : يستند هذا البعد على حقيقة أن التنمية هي عكس التخلف و بالتالي فان التنمية تتحقق من خلال التخلص من سمات التخلف و اكتساب الخصائص السائدة في البلدان المتقدمة و يتجلى مفهوم المادي للتنمية الاقتصادية من خلال تراكم قدر من رأس المال الذي يسمح بتطوير التقسيم الاجتماعي للعمل أي التحول من الصناعة اليدوية إلى الصناعة الآلية و على نحو يحقق سيادة الإنتاج السلعي و تكوين السوق الداخلية و هذا ما يعرف بجوهر التنمية و لأجل ذلك يجب تحقيق مجموعة من العمليات هي :

- تحقيق التراكم الرأسمالي.
- تطوير التقسيم الاجتماعي للعمل.
- سيادة الإنتاج السلعي.
- عملية تكوين السوق الوطنية.

[16] Thirwall AP , « growth and development » sixth edition , 1999 , macmillan press ltd , p 122

[17] د. محمد عبد العزيز عجمية , د. إيمان عطية ناصف " التنمية الاقتصادية , دراسات نظرية و تطبيقية " جامعة الاسكندرية , 2000 , ص 11

[18] البنك الدولي ," مبادرة الايطار الشامل للتنمية " , سنة 1996 , الولايات المتحدة الامريكية , ص 46

[19] د. يحي غني النجار , د. امال شلاش ," التنمية الاقتصادية " , جامعة بغداد , 1991 , ص 105

ثانيا: البعد الاجتماعي للتنمية : لا شك أن الجانب الاقتصادي للتنمية ذو صلة وثيقة بجوانب الحياة الأخرى في مجتمع و هي الجوانب الاجتماعية و الثقافية و السياسية وقد ترتب على توسيع مفهوم التنمية أمران :

- المرادفة بين التنمية و التحديث , فالتحديث هو عملية التحول نحو أنماط من الأنظمة الاجتماعية و السياسية و الاقتصادية التي تطورت بين القرنين السابع عشر و التاسع عشر و يتجلى هذا المفهوم الجديد وفق هذا المنظور و الذي تعبر عنه مؤشرات مادية و غير مادية تشمل التقدم التكنولوجي السريع و زيادة في الإنتاج المادي و ارتفاع معدلات الإنتاجية و سرعة الانتقال الجغرافي و سرعة الاتصال و زيادة السكان و زيادة التحضر و زيادة الخدمات الإنتاجية و الاجتماعية و إعادة تأهيل المهارات الفردية و إعادة تشكيل الأنظمة الاجتماعية و القيمية بهدف التكيف مع متطلبات المجتمع الجديد .
- هو تحقق التنمية بالانتشار, حيث تشيع رياح التغير من البلدان المتقدمة من خلال التكنولوجيا و رأس المال و المهارات و القيم و التغيرات في الأنظمة القائمة.

و انطلاقا من هذه النقطتين نستطيع القول أن جوانب البعد الاجتماعي للتنمية تتمثل في التغيرات في الهياكل الاجتماعية و اتجاهات السكان و المؤسسات الوطنية و تقليل الفوارق في الدخول و اجتثاث الفقر المطلق .

ثالثا: البعد السياسي للتنمية : إن انتشار فكرة التنمية عالميا جعل منها إيديولوجية , و حلت معركة التنمية محل معركة الاستقلال , و عليه فالتنمية تشترط التحرر و الاستقلال الاقتصادي , و يتضمن البعد السياسي للتنمية التحرر من التبعية الاقتصادية إلى جانب التبعية الاستعمارية المباشرة , فإذا كان الواقع قد فرض على البلدان النامية الاستعانة بالمصادر الأجنبية من رأس المال و التكنولوجية , إلا أن هذه المصادر يجب أن تكون مكملة للإمكانيات الداخلية الذاتية بحيث لا تقود إلى السيطرة على اقتصاديات البلدان النامية .

رابعا : البعد الدولي للتنمية : فكرة التنمية و التعاون الدولي في هذا المجال قد فرضت نفسها على المجتمع الدولي و قادت إلى تبني التعاون على المستوى الدولي و إلى ظهور الهيئات الدولية , كالبنك الدولي و الصندوق النقد الدولي , و لهذا فقد أطلقت الأمم المتحدة في عام **1961** تسمية عقد التنمية الأول و الذي استهدف تحقيق معدل النمو الاقتصادي يبلغ **7%** , كما شهد عقد الا ربعينيات نشأة " **المنظمة الغات**" (**GATT**) أي الاتفاقية العامة للتجارة و التعريفة الجمركية , و كذلك نشأة **"منظمة الاونكتاد"** (**UNCTAD**) أي المؤتمر الأمم المتحدة للتجارة و التنمية و تهدف هذه المنظمات جميعها إلى تحقيق علاقات دولية أكثر تكافؤ , ثم جاء عقد التنمية الثاني للفترة **1970– 1980** مستهدفا معدلا سنويا يبلغ **6 %** إلا أن المساعي كل هذه الجهات و المنظمات لم تفلح في تحقيق أهدافها الأساسية من وجهة نظر البلدان النامية , و لهذا نجد بان التفاوت في الدخول فيما بين البلدان الغنية و الفقيرة يزداد على مر الزمن .

خامسا : البعد الحضاري للتنمية : من خلال شرحنا لمفهوم التنمية و الذي يشمل مفهومه بشكل واسع كل جوانب الحياة و يفضي إلى مولد حضارة جديدة و قد يعتبر البعض أن التنمية بمثابة مشروع لنهضة حضارية فالتنمية ليست مجرد عملية اقتصادية و تكنولوجية بحته بل هي عملية بناء حضاري تؤكد فيه المجتمعات شخصياتها و هويتها الإنسانية

الفرع الثالث: عناصر التنمية الاقتصادية:

إن التنمية الاقتصادية تتطلب العديد من العناصر الضرورية و التي تتمثل في عوامل الإنتاج و هي رأس المال و الموارد البشرية و التكنولوجيا و الموارد الطبيعية و بالإضافة إلى ما تقدم فان عملية التنمية الاقتصادية تتطلب أيضا عوامل عديدة أخرى تندرج ضمن ما يعرف بالإطار العام للتنمية مثل النظم السياسية و الاجتماعية و الاقتصادية و الأنماط الثقافية و العادات و التقاليد و المفاهيم و النظم التعليم و مشاركة الشعب في عملية التنمية , و سوف في أدناه كلا من هذه العناصر بإيجاز [20]:

أولا : تراكم رأس المال : يؤكد جميع الاقتصاديين على الأهمية الكبيرة لتراكم رأس المال في تحقيق التنمية و يتم تحقيق التراكم في رأس المال من خلال عملية الاستثمار و التي تستلزم توفر حجم منسب من المدخرات الحقيقة بحيث يتم من خلالها توفير الموارد لإغراض الاستثمار , بدلا من توجيهها نحو مجالات الاستهلاك و يكمن جوهر تراكم رأس المال في حقيقة انه يعزز من طاقة البلد على إنتاج السلع و يمكنه من تحقي معدلا عاليا للنمو , و بشكل عام يمكن تعريف رأس المال بأنه ثروة تستخدم في إنتاج المزيد من الثروة و باعتباره احد أهم العناصر الإنتاج و النمو إلى جانب التمييز بين نوعين هما :

ا)- رأس المال المالي: و الذي يمثل الأموال السائلة التي توجه لشراء الأسهم و السندات أو تقرض إلى البنوك للاستخدام في الأعمال .

ب)- رأس المال الحقيقي (المادي) : و هو الذي يتكون من المصانع و المعدات و العتاد و المخزون المواد الخام و النصف المصنعة و هو بدوره ينقسم إلى ثلاثة أصناف هم :

- **رأس المال الثابت:** و الذي يتمثل في المعدات و الأدوات و الأراضي و المباني المستخدمة في الإنتاج الصناعي بالإضافة إلى وسائل النقل.
- **رأس المال المتداول:** و يتمثل في المواد الخام و السلع قيد الإنتاج و السلع النهائية و الأصول الجارية.
- **رأس المال الاجتماعي** : و يتمثل في الأصول الثابتة المملوكة للمجتمع ككل و ليس لفرد معين مثل المدارس و المستشفيات و الطرق و الجسور أو ما يعرف بالبنية التحتية . :

[20] د. يحيى غني النجار , د. امال شلاش , مرجع سبق ذكره , ص 314 – 344

و السلع الرأسمالية تساعد كثيرا في توسيع الطاقات الإنتاجية في البلد لإنتاج كميات اكبر من السلع و ذلك لان زيادة حجم هذه السلع الرأسمالية تعمل على:

- تعميق رأس المال أي توفر لكل عامل قدرا اكبر من رأس المال للعمل و هذا مهم جدا للبلدان الأقل تطورا و التي تتميز بفائض العمل.
- وجود رأس المال يمكن من تشجيع على التخصص و تقسيم العمل و الذي يؤدي إلى زيادة الإنتاج و ارتفاع مستوى الإنتاجية .

ثانيا : الموارد البشرية: إن الموارد البشرية تعني القدرات و المواهب و المهارات و المعرفة لدى الأفراد و التي تدخل كمستلزم في العملية الإنتاجية و هي أيضا تقوم بدور فعال و مهما جدا في عملية التنمية حيث أن الإنسان هو غاية التنمية و هو وسيلتها في نفس الوقت , حيث أولا انه الهدف النهائي لها هو رفع المستوى المعيشي و ثانيا انه يرسم و ينفد عملية التنمية و إن ثمار التنمية ناتجة عن النشاط الإنساني و من هنا تتبين أهمية الموارد البشرية في عملية التنمية , و لهذا فان عملية تخطيط التنمية ينبغي أن تتضمن تخطيطا للموارد البشرية بهدف تحقيق و ضمان استمرار التوازن بين العرض العمل و الطلب عليه و تتوزع الموارد البشرية بين مجموعتين :

- مجموعة عرض العمل و التي تتضمن إعداد العاملين و يطلق عليها العمل المادي.
- مجموعة أخرى تعمل على تنظيم تشغيل العمل , و هؤلاء هم المدراء و المنظمون, و يطلق عليها القدرات الإدارية .

ا)- العمل المادي : إن إعداد العاملين تساهم في النمو , إلا انه مع تقدم التنمية فان مساهمة العاملين تنخفض مقابل ارتفاع مساهمة التعليم و المهارات و رأس المال و التكنولوجيا , و إن مساهمة العمل المادي في النمو تزداد مع تحسن المستوى الصحي و التغذية , و إن أهمية التحسن في رأس المال البشري تؤدي إلى تحقيق ثلاثة منافع :

- تمكن من استخدام كفئ لرأس المال المادي , فمثلا العامل الماهر يمكن أن يستوعب احدث الوسائل الإنتاج
- يساعد على زيادة مستوى الإنتاجية العمل , و التي تمثل إضافة للإنتاج و زيادة لدخل العامل .
- إن رأس المال البشري يمثل مكسبا مهما للتنمية , و إن زيادة يمكن أن تكون عونا في تغيير العادات التقليدية و المواقف التي تعوق النمو .

ب)- القدرات الإدارية : إن للقدرات الإدارية و التنظيمية أهمية كبيرة فالإدارة تساهم في النمو من خلال الوظائف المختلفة التي يقوم بها المدير , فمثلا إدارة المشتريات و التسويق و التخزين و التمويل و هذا لردم الفجوة التي تحصل بين المشتريات و التسويق .

ثالثا : الموارد الطبيعية : تعرف الموارد الطبيعية بأنها العنصر الأصلية التي تمتل في هبات الأرض الطبيعية و من جهة أخرى تعرف بأنها أي شيء يجده الإنسان في بيئته الطبيعية و التي يتمكن من أن ينتفع بها , فالموارد الطبيعية توفر قاعدة للتنمية الصناعية بطريقتين :

- تمكن البلد من توسيع نشاطه الصناعي بإنتاج مواد الخام , كما هو الحال في استخراج المعادن و تصديرها , و التي توفر للبلد العملات الأجنبية لاستراد السلع الضرورية للتنمية .
- تمكن البلد من أن ينتج مواد الخام و يصنعها و يحولها إلى سلع نهائية.

و على كل حال يمكن القول بان الموارد الطبيعية مهمة للتنمية , خصوصا في المرحلة الأولية للتنمية , إذا تم استغلالها بشكل مناسب و كلما ازدادت الموارد الطبيعية في البلد و تم استغلالها بشكل جيد كلما كان حافزا و عاملا مساعدا على النمو و التطور , إلا أن الموارد الطبيعية لا يمكن أن تعتبر قيدا على التنمية و مثال ذلك هو تقدم اليابان اقتصاديا و كذلك بعض البلدان الأخرى من دون الاعتماد على توفر الموارد الطبيعية .

رابعا : التكنولوجيا و التقدم التكنولوجي : هناك العديد من التعريفات لمفهوم التكنولوجيا , ورغم الاختلاف الجزئي آو اللفظي أحيانا فيما بينها فإنها تتفق على أن التكنولوجيا تعني باختصار معرفة كيفية القيام بالإنتاج , و بطبيعة الحال فان هذه المعرفة الفنية تستند على المعرفة العلمية و بعبارة أوسع إن التكنولوجيا تمثل المعرفة العلمية التي تستند على التجارب و على النظرية العلمية التي ترفع من قدرة المجتمع على تطوير أساليب أداء العلميات الإنتاجية و التوصل إلى أساليب جديدة أفضل بالنسبة للمجتمع , و بشكل عام فان التكنولوجيا تتضمن العناصر التالية :

- المعرفة التكنولوجية المتجسدة في أشياء مادية .
- المهارات التي لا تنفصل عن أشخاص العاملين.
- براءات الاختراع و العلامات التجارية.
- المعرفة غير المسجلة .

خامسا : اختيار أسلوب الفني للإنتاج : إن اختيار الأسلوب الفني الملائم للإنتاج هو قضية مهمة لكل بلد , إلا أن البلدان ليست متساوية فيما بينها لذلك فما هو جيد لبلد ما قد لا يكون كذلك لبلد آخر , و لهذا يتعين أن نحدد طبيعة البلد موضوع البحث و هذا يرتكز على نمط اختيار أسلوب فعال و الجدير بالعمل و التطبيق فمثلا إذا كان الهدف تعظيم النمو فيتعين استخدام أسلوب كثيف رأس المال , أما إذا كان الهدف يقع بين تعظيم الإنتاج الحالي و تعظيم معدل النمو فعندها يجب استخدام الفن الإنتاجي الذي يقع بين الاثنين .

الفرع الرابع : محددات التنمية الاقتصادية :

أولا :المدرسة الكلاسيكية التقليدية نمودج هاورد – دومار :

إن النظام العالمي الجديد الناتج عن الحرب العالمية الثانية يمكن اعتباره المحدد الرئيسي في تغيير النظرة الاقتصادية تجاه مشكل التنمية في دول العالم الثالث , حيث الحاجة إلى إعادة صياغة العلاقات السياسية بين الدول الصناعية الكبرى و الدول غير المنحازة أدت إلى ظهور نموذج جديد للعلاقات الاقتصادية و الذي يهدف إلى الحفاظ على العلاقات السياسية و الدبلوماسية و النموذج يعتبر بمثابة الخطوة الأولى التي يصبح فيها النمو الاقتصادي ينظر إليه كموضوع اقتصادي مستقل[21] , فنظريات النمو السابقة التي أهمها النظرية الكترية كانت تخص عادة الدول التي تخطت المرحلة الأولى للنمو و هي مرحلة الانطلاق (المصطلح المستعمل من طرف **Rostow**) و التي كانت ترغب في المحافظة على مستوى معين من معدل النمو و لم تاخد في الحسبان مشكل الحلقة الصحيحة للنمو الاقتصادي .

- **تقديم نمودج هاورد – دومار :**

يعد هذا النموذج من أقدم النماذج النمو الاقتصادي و أسهلها تطبيقا , وقد استعمل في البداية في التحليل الدورات الاقتصادية , و ثم تم تطويره ليستعمل بعد ذلك في شرح النمو الاقتصادي حيث قام **(Ray Harrod)**[22] و[23] **(Evsey Domar)** " **راي هاورد** و **افسي دومار**" باقتراح نموذج ديناميكي للنمو و ذلك قبيل الحرب العالمية الثانية و الذي طبق فيما بعد من طرف [24] **(Rosenstein-Rodan)** " **روزنشتاين روادن**" في عام **1961** و كان هذا النموذج مبني على مجموعة من الفرضيات الخاصة بالاقتصاد المغلق و المثمتلة في :

- إن مخرجات الإنتاج موجهة للاستهلاك و إعادة الاستثمار .
- هذه الاستثمارات تنتج مخرجات اكبر من المدخلات (فائض).
- في حالة تساوي الفائض مع الاستهلاك لا يكون هناك نمو اقتصادي .

إن جمود هذه الحلقة لا يمكن تجاوزه إلا بتنفيذ إحدى الطريقتين :

- تخفيض الاستهلاك و توجيه الفائض من المخرجات إلى إعادة الاستثمار (فرضية تجنيد الموارد المحلية)
- زيادة الاستثمار عن طريق مصادر التمويل خارجية (فرضية تجنيد مصادر خارجية)

---

[21] Main Economic Theories of Development Through External Financing, , p 120 http://www.geocities.com/wallstreet/theory.html
[22] Harrod, R. F. (1939), "An Essay in Dynamic Theory," Economic Journal, Vol. 49, No. 1 , P 122
[23] Domar, D. (1946), "Capital Expansion, Rate of Growth and Employment," Econometrica, Vol. 14, P 135
[24] Rosenstein-Rodan P.N. 1961 « *International Aid for Underdeveloped Countries* », Review of Economics and Statistics, Vol 43, May, pp. 107-138.

فإذا افترضنا أن الاستهلاك في الدول النامية عادة يقارب أو هو اقل من المتطلبات الحد الأدنى للمستوى المعيشي فان الفرضية الأولى غير مقبولة , إما إذا افترضنا أن الاستهلاك لا يؤثر على النمو , فهذا يؤدي إلى الاستنتاج بان هناك علاقة مباشرة بين مستوى الاستثمارات و معدل النمو الخاص بالدولة , هذه العلاقة المعبر عنها بمعدل رأس المال / الإنتاج (**إنتاجية رأس المال**) [25] **(Capital / output ratio)** .

و قد عبر النموذج رياضيا عن معدل النمو اللازم للمحافظة على مستوى التشغيل الكامل كما يلي

$$S = \frac{s}{y} \ldots\ldots\ldots\ldots\ldots\ldots\ldots\ldots 1$$

حيث y يمثل الدخل الوطني و s يمثل الادخار و $\frac{s}{y}$ يمثل معامل الادخار

$$K = \frac{\Delta k}{\Delta y} \ldots\ldots\ldots\ldots\ldots\ldots\ldots\ldots 2$$

حيث K هو رأس المال

$\frac{\Delta k}{\Delta y}$ هو معامل رأس المال / الإنتاج

و يتكون النموذج من المعادلتين 1 و 2 :

$$I = \Delta k$$

أي أن التغيير في رأس المال Δk يساوي الاستثمار, و حيث أن $K = \frac{\Delta k}{\Delta y}$

أي ان رأس المال يساوي معامل رأس المال / الإنتاج

اذا $K = \frac{I}{\Delta y}$ فان رأس المال رياضيا سيساوي الاستثمار على التغير في الإنتاج

و لكن معدل نمو الإنتاج سيساوي التغير في الإنتاج مقسوما على الإنتاج $G = \frac{\Delta y}{y}$

حيث G هو معدل النمو

و نظرا لان $I = S$ اي الاستثمار يساوي الادخار

فان $S = \frac{I}{y}$

[25] HUNT D « *An Analysis of Competing Paradigms* », Hamel Hampstead: Harvester Wheatsheaf , 1989, P 145

و نظرا لان $K = \frac{I}{\Delta y}$

فان $\frac{\Delta y}{y} = \frac{s}{k}$

إذا $G = \frac{S}{K}$

أو أن معدل النمو يساوي الميل الحدي للادخار مقسوما على معامل رأس المال /الإنتاج, و يمكن زيادة هذا المعدل بزيادة معامل الادخار أو زيادة كفاءة رأس المال.

كما أن السلع في هذا النموذج مقسمة بين سلع استهلاكية و سلع رأسمالية , و اهتم النموذج برأس المال باعتباره العنصر النادر , و كانت دالة استثمار النموذج تنقسم إلى دالتي استثمار إحداها خاصة بالسلع الرأسمالية و الأخرى خاصة بالسلع الاستهلاكية .

دالة إنتاج السلع الرأسمالية هي: $I = \frac{1}{K1} * K_1$

حيث I هو الناتج قطاع السلع الرأسمالية

$\frac{1}{K1}$ الناتج الحدي في هذا القطاع

K_1 الاحتياطي في نفس القطاع المعامل الحدي لرأس المال / الإنتاج

و بنفس الأسلوب نجد دالة الإنتاج في قطاع السلع الاستهلاكية :

$C = \frac{1}{K2} * K_1$

و كانت دالة الإنفاق الرأسمالي على القطاع الأول (سلع استهلاكية) بالشكل التالي : $I_1 = a . I$

و دالة الإنفاق الرأسمالي على القطاع الثاني كما يلي : $I_2 = (1 - a). I$

- **نقد النموذج**[26] :

- افترض النموذج أن الادخار هو نسبة ثابتة من الدخل , و اغفل أن الدخل نفسه متفاوت بالإضافة إلى أن الادخار يتوقف على عوامل أخرى غير الدخل و ذلك لاختلاف دوافع تفضيل الادخار عن السيولة النقدية و كما أن الادخار يأتي من عدة قطاعات في المجتمع , فدوافع الادخار في القطاع العائلي

---

[26] سعيدي يحي , " تقييم مناخ الاستثمار الاجنبي في الجزائر " , رسالة دكتوراه , جامعة منتوري قسنطينة , 2006 , ص 23.

(ادخار الأفراد) تختلف تماما عن دوافع الادخار في القطاع الحكومي آو القطاع الأجنبي آو قطاع الأعمال و بالتالي لا يمكن اعتبار الادخار كنسبة ثابتة .

- افترض أن معمل رأس المال و العمل للناتج ثابتة , و أهمل التطور التكنولوجي الذي يؤثر في هذه المعاملات عن طريق تأثيره في الإنتاجية , كما افترض دالة الإنتاج وحيدة و متناسقة و هذا يعني أن أي زيادة مستهدفة لدالة الإنتاج ستؤدي إلى زيادة مكوناتها بنفس النسب , وهذا أمر افتراضي لا يمكن تحقيقه في الواقع .
- اغفل النموذج القطاع الخارجي و ذلك بافتراض أن الاقتصاد مغلق , و انه عن طريق الاستثمار الأجنبي يمكن تحقيق وفرة في رأس المال فإذا كانت **a=1** فان الاستثمار سيتوجه كله إلى سلع الاستثمار و الإنفاق الاستثماري على السلع الاستهلاك سيساوي الصفر **(1- a) = 0** , و في المدى الطويل سيكون ثابت لأنه لا يوجد أي إنفاق على السلع الاستهلاكية و ذلك لافتراض النموذج الادخار نسبة ثابتة من الدخل , أما إذا كانت تساوي الصفر فان الاستثمارات ستوجه إلى السلع الاستثمارية و ينعدم الاستثمار في السلع الرأسمالية و ينجم عن ذلك وضعيتين : إما أن نحقق استهلاك اقل و وضع أفضل مستقبلا آو نستهلك بنسبة أعلى مع تحقيق تقدم اقل في المستقبل.
- كما أن نقل التكنولوجيا من العالم الخارجي سيؤدي بالضرورة إلى تغيير تركيبات عناصر الإنتاج و كذلك الإنتاجية مما يؤدي إلى انهيار أهم فرضية من فرضيات النموذج .

و في غياب اطر النظرية أخرى بديلة لنموذج **هاور- دومار** كان هذا النموذج مطبق في الدول النامية رغم أن واضعي هذا النموذج لم ياخدوا في الاعتبار حالة الدول النامية و إمكانية تطبيق هذا النموذج على اقتصادياتها فقد صمم لتحقيق استقرار اقتصادي لدول متقدمة صناعيا , و رغم العيوب السالفة الذكر إلا أن نموذج **هاورد-دومار** قد ألقى الضوء على عنصرين هامين في عملية التنمية و هما الحاجة إلى وجود مدخرات و الاستفادة منها بكفاءة بقدر الإمكان من الموارد الرأسمالية .

ثانيا :<u>المدرسة الكلاسيكية الحديثة – نموذج سولو-</u> : نتيجة إلى للانتقادات التي وجهت لنموذج " **هاورد-دومار**" فقد ظهرت أفكار المدرسة الكلاسيكية الحديثة و يعتبر " **سولو" (Solow)** من أوائل الاقتصاديين اللذين كتبوا في هذا المجال و قد اعتمد سولو في تحليله على دالة الإنتاج " **كوب دوجلاس" (cobb-douglas)** كما قام بتطوير نموذج " **هاورد- دومار"** .

- **تقديم النموذج سولو** [27]:

إن نموذج سولو مبني على تفاعل خمسة معادلات أساسية في الاقتصاد الكلي وهي :

دالة الإنتاج الكلي :

[27] سعيدي يحيى , مرجع سبق ذكره , ص 24

$$Y=AK^{a}L^{1-a} \quad \ldots\ldots\ldots\ldots\ldots 1$$

و هي عبارة عن دالة **cobb-douglas** بحيث :

Y : الإنتاج الإجمالي

A : التكنولوجيا

K : رأس المال

L : العمل

هناك علاقة أساسية في دالة الإنتاج الكلية و هي :

$$Y=AK^{a}L^{1-a} <\!\!-\!\!> y=AK^{a}$$

و هي عبارة عن دالة الإنتاج الإجمالية مقسومة على L و التي تعطي الإنتاج الإجمالي للفرد y و كثافة راس المال k

معادلة إجمالي الناتج الداخلي :

$$Y=C+G+I \quad \ldots\ldots\ldots\ldots\ldots\ldots\ldots\ldots 2$$

C : استهلاك القطاع الخاص

G : استهلاك القطاع العام

I : الاستثمار أو الادخار

دالة الادخار :

$$I=sY \quad \ldots\ldots\ldots\ldots\ldots\ldots\ldots\ldots\ldots\ldots 3$$

هذه الدالة توضح الادخار , I عبارة عن الجزء s من الإنتاج الكلي Y

التغير في رأس المال :

$$\Delta k = sY - \&K \quad \ldots\ldots\ldots\ldots\ldots\ldots\ldots\ldots\ldots 4$$

التغير في قوة العمل :

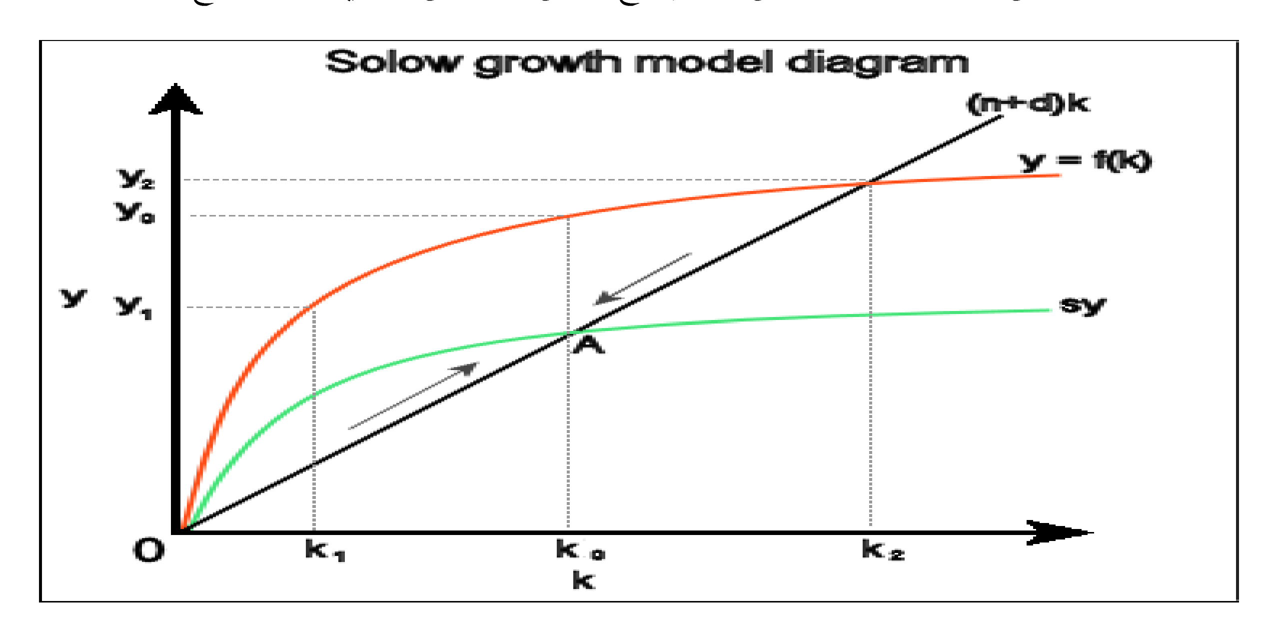
$$L_{t+1} = L_t (1+ gL) \quad ....5$$

gL : دالة النمو بالنسبة ل L

الجدير بالذكر أن هذا النموذج قدم لأول مرة العامل التكنولوجي كجزء لا يتجزأ من عوامل الإنتاج كما أشار " **سولو"** **(Solow)** والى أن التكنولوجيا في السلع الرأسمالية ستؤدي إلى زيادة في الإنتاجية و هكذا نلاحظ انس ولو قد أعطى ثقلا للتكنولوجيا في زيادة الإنتاجية و بالتالي معدل النمو .

إن الشكل المبسط لنموذج" **سولو"** ينطلق من دالة الإنتاج النيوكلاسكية التالية : $Y/L = F(K/ L)$

و المعاد ترتيبها إلى : $\mathbf{y = f (k)}$ و الممثلة بالمنحنى الأحمر في الشكل رقم **(1)** و انطلاقا من دالة الإنتاج فان الفرد هو دالة بالنسبة لرأس المال للفرد كما تفترض دالة الإنتاج تناقص عائد رأس المال في هذا النموذج [28] :



Source: http://:solow_growth_mode l1 gogl/Image.png

عند **sy > (n+d)k** أي عندما يكون معدل الادخار اكبر من معدل نمو السكان و معدل الاهتلاك , و بعبارة أخرى عندما يكون الخط الأخضر أعلى من الخط الأسود كما في الشكل رقم **(4)** فان رأس المال **(k)** بالنسبة لكل عامل يرتفع و هذا ما يسمى **ب " كثافة راس المال"** **(capital deepening)** , أما عندما تكون الزيادة في رأس المال تضاهي الزيادة السكانية و الاهتلاك فيعبر عنه **ب " توسع رأس المال"** **(capital widening)** و يلتقي المنحنين عند النقطة **A** و هي في حالة استقرار, حيث يكون الإنتاج العامل الثابت و لكن الإنتاج الكلي يرتفع

[28] Solow growth mode , http://: solow – growth - mode l1 gogl/Image.png

.بمعدل **n** و هو معدل نمو السكان على يسار النقطة **A** , مثلا النقطة K^1 نلاحظ أن ادخار الفرد اكبر من المبلغ اللازم للحفاظ على حالة الاستقرار في رأس المال و بالتالي زيادة في رأس المال بالنسبة للفرد مما يدل على وجود كثافة في رأس المال من y^1 إلى y^0 و بالتالي زيادة في إنتاجية العامل

على يمين النقطة **A** حيث $sy < (n+d)k$, عند النقطة y^2 مثلا نلاحظ انخفاض رأس المال بالنسبة للعامل نظرا لان الاستثمار غير كافي لمواجهة معدل نمو السكان و الاهتلاك و بالتالي انخفاض الإنتاج بالنسبة للعامل الواحد y^2 من إلى y^0 .

خلاصة نموذج **"سولو"** هو أن اقتصادا ما يتميز بمعدلات نمو ديموغرافي و ادخار معروفة يمكن أن يعرف نموا منتظما إذا توفرت له مرونة تقنية و رأس المال متجانس و معلومات شفافة و علاقة ديناميكية مرنة بين الإنتاج و احتياجات السوق .

- **نقد النموذج**[29] :

يعتبر هذا النموذج غير صالح للتطبيق في الدول النامية نتيجة وجود فروق هيكلية كبيرة فيها كما أن **" دالة الإنتاج" (cobb-douglas)** قد تعرضت لنقد حاد , و يتشابه نموذج المدرسة الكلاسيكية الحديثة مع نموذج **هاورد–دومار** في أن عنصر الأرض ثابت و بذلك تجاهلت النظرية تحسين كفاءة الإنتاجية الزراعية

ثالثا :نموذج النمو المتوازن ل رودان – نيركس[30]:

لقد صاغ فكرة الدفعة القوية , والتي قدمها فيما بعد في صيغته الحديثة أخذت التسمية نظرية آو إستراتجية النمو المتوازن و يرتكز على مشكلة الحلقة المفرغة للفقر و الناجمة عن تدني مستوى الدخل و بالتالي ضيق حجم السوق مؤكدا أن كسر الحلقة المفرغة لا يتحقق إلا بتوسيع حجم السوق الذي يتحقق من خلال جبهة عريضة من الاستثمارات في الصناعات الاستهلاكية و تطوير جميع القطاعات في أن واحد بحيث تنمو جميع القطاعات في نفس الوقت , ومع التأكيد على تحقيق التوازن بين القطاع الصناعي و القطاع الزراعي حتى لا يمثل تخلف الزراعة عقبة أمام تقدم الصناعة .

- **تقديم النموذج**[31] :

إن نظرية النمو التوازن تتطلب تحقيق التوازن بين مختلف الصناعات الاستهلاكية بينها و بين الصناعات الرأسمالية و كذلك التوازن بين القطاع المحلي و القطاع الخارجي و بالتالي تحقيق التوازن بين جهة العرض و

---

[29] سعيدي يحيى , مرجع سبق ذكره , ص 27

[30] Thirwall AP , « growth and development » sixth edition , 1999 , macmillan press ltd .pp 234 -237 ,

[31] A,P Thirwall , op . cit, pp 235 -237

جهة الطلب و يؤكد النموذج على الحجم الكبير من الاستثمارات لكي يتم تجاوز مشكلة عدم القابلية على التجزئة (**Indivisibilities**) في جانب العرض و آما في جانب الطلب و الناجمة عن ظاهرة ما يعرف ب (**Lumpiness of capital**) كما تقود هذه الجبهة العريضة من الاستثمارات إلى تكامل أفقي و عمودي للصناعات و تقسيم أفضل للعمل و مصدر موحد للمواد الخام و مهارة فنية و توسيع لحجم السوق و استغلال أفضل للبنى التحتية و الاجتماعية , و تجدر الإشارة إلى أن أهمية التوازن بين القطاع المحلي و القطاع الخارجي تكمن في حقيقة أن عوائد الصادرات هي مصدر مهم لتمويل التنمية فالمواد و السلع المستورة تزداد مع الزيادة في الإنتاج كما أن التشغيل يتوسع و لمواجهة متطلبات المواد و السلع المستورة المتنامية و لتمكين الصادرات من أن تمول التنمية فان البلد لا يمكن ان يوسع من تجارته على حساب تجارته الخارجية.

و لابد من الانتباه إلى انه لم يقصد هنا بالنمو المتوازن أن النمو كافة الصناعات بمعدل واحد بل بمعدلات مختلفة تتحدد في ضوء مرونة الطلب الداخلية للمستهلكين على السلع المختلفة بحيث يتساوى جانب العرض مع جانب الطلب , و هناك منهجين للنمو المتوازن الأول يشير إلى الطريق الذي تخطه التنمية و نمط الاستثمار الضروري للعمل السلس للاقتصاد و الثني يشير إلى حجم الاستثمار اللازم للتغلب على ظاهرة عدم التجزئة في عملية الإنتاج , و عليه فان التفسير الأصلي للنمو المتوازن لدى " **نيركوس**" **(Nurkse)** يميل الى احتواء المنهجين معا بينما يركز "**روادن**" (**Rodan**) على ضرورة الدفعة القوية للتغلب على عدم التجزئة .

- **نقد النموذج**[32] :

وجهت العديد من الانتقادات إلى هذا النموذج , وفي مقدمتهم "**البرت هيرشمان**" **(A. Hirshman)** و "**سنجر**" **(Singer)** و **(Kurihara)** " **كيريهر**" و من أهم الانتقادات مايلي :

- إن إقامة الصناعات جميعها في أن واحد قد يؤدي إلى زيادة التكاليف الإنتاج مما يجعلها غير مربحة للتشغيل في غياب العدد الكافي من المعدات الرأسمالية إضافة إلى انه قيام الصناعات الجديدة فان الطلب المنتجات الصناعات القائمة ينخفض مما يجعلها غير مربحة هي الأخرى
- يفترض النموذج سيادة ظاهرة زيادة العوائد و أن مثل هذه الفرضية غير صحيحة إذا تم تنفيذ حجم كبير من الاستثمارات في أن واحد و في مجالات مرتبطة يبعضها , حيث أن ظهور الاختناقات في المواد الخام و الأسعار و شح عوامل الإنتاج تقود إلى ظاهرة تناقص العوائد

[32] Jhingan , M .L . The Economics of Development and planning , Vrinda Publication , Lt d , 32 Revised and Enlarged Edition , 1999 , p 192 – 200

- يرى الاقتصادي و هو من مؤيدي النموذج التنمية غير المتوازن بان تنفيذ نموذج نمو المتوازن سوف ينتهي إلى فرض اقتصاد صناعي متكامل و حديث على قمة اقتصاد تقليدي راكد لا يرتبط احدهما بالأخر , و أن التنمية هنا عبارة عن إحياء لظاهرة الازدواجية الاقتصادية و لكن أصحاب هذا النموذج يردون بالقول أن النمو المتوازن يفترض تنمية الزراعة و الصناعة بشكل متوازن .
- يعتبرها البعض غير واقعية لأنها تفترض توفر موارد ضخمة لتنفيذ برامجها و هذا غير متوفر في البلدان المتخلفة .
- انتقد البعض مسالة تأجيل إنماء الصناعات السلع الإنتاجية لحساب دفعة قوية في إنشاء الصناعات الاستهلاكية الخفيفة , وبان ذلك ليس بالأسلوب الأمثل في الأجل الطويل لأنه سوف يظهر قصوره في تنمية المدخرات الحقيقة في الأجل الطويل و ذلك لزيادة الاستهلاك على حساب الادخار و رغم ان تنمية الصناعات الاستهلاكية من شانها أن تعجل معدل النمو الدخل القومي في المراحل الأولى للتنمية لكنها سوف تتسبب في إبطاء عملية التنمية

رابعا :نموذج النمو غير المتوازن ل شيرمان [33] : ارتبط هذا النموذج بالاقتصادي المعروف **"البرت هيرشمان" (A. Hirshman)** و إن كان قد سبقه إلى الفكرة الاقتصادي الفرنسي " **فرانسوا بيرو" (F.Perrox)** في تقديمها تحت اسم نموذج مراكز أو أقطاب النمو و التي تمثلت في أن البلدان المتخلفة أن تبدأ بتركيز جهودها الإنمائية على مناطق تتمتع بمزايا نسبية من حيث الموارد الطبيعية أو الموقع الجغرافي و إن تنمية هذه المناطق سوف تجدب وراءها المناطق الأخرى و مع مرور الزمن تنتشر عملية النمو إلى سائر المناطق الأخرى في تلك البلدان .

- **تقديم النموذج**[34]:

قد انطلق**"هيرشمان" (A. Hirshman)** من انتقاد" **سنجر" (Singer)** لنظرية النمو المتوازن من أنها غير واقعية حيث أن البلدان النامية لا تمتلك الموارد اللازمة من كل أنواع و خاصة رأس المال و التنظيم و متخذي القرار ...الخ و أكد " **هيرشمان"** بان الشح القائم في البلدان المتخلفة ليس في الموارد ذاتها فحسب بقدر ما هو في العرض من متخذي القرارات الاستثمارية و لذلك دعا إلى تبني نموذج النمو غير المتوازن و يؤكد بان الخطة التي تطبق عدم التوازن المقصود و المخطط هي أفضل طريقة لتحقيق النمو الاقتصادي في البلدان النامية فالاستثمار في القطاعات الإستراتجية أو الصناعات الإستراتجية يقود إلى استثمارات جديدة و يمهد الطريق لدفع عملية التنمية و يعتقد هيرشمان أن التنمية قد سارت على هذا المنوال حيث إن النمو ينتقل من القطاعات القائدة (**Leadingsectors)** إلى القطاعات التابعة , و يستدل **"هيرشمان"** فيقول بأنه عندما تبدأ المشروعات الجديدة فإنها تجني الوفورات الاقتصادية الخارجية التي ولدتها المشروعات السابقة و بدورها فان المشروعات الجديدة تولد وفورات خارجية يمكن أن تستفيد منها المشروعات اللاحقة و هكذا .

---
[33] Jhingan , M .L op . cit, pp : 189 – 197
[34] Jhingan , M .L idem , pp : 192 – 197

و قد ايدا كل من **"سنجر" (Singer)** و" **كيندلبرج" (Kindleberger)** و " **سترتن" (Streeten)** نموذج غير المتوازن الذي طوره و الذي يؤكد بان التنمية يمكن أن تحدث من خلال عدم التوازن في الاقتصاد و أن هذا يمكن أن يحدث خلال الاستثمار في إما رأس المال الاجتماعي أو في نشاطات إنتاجية مباشرة فالأول يخلق وفورات خارجية بينما الثني يستفيد من هذه الوفورات , ذلك ان الاستثمار في رأس المال الاجتماعي يشجع الاستثمار الخاص و يؤكد **هيرشمان** بان الاختلال في التوازن يمثل القوة الدافعة للنمو و يتم هذا الاختلال على مسارين : الأول اختلال التوازن في العلاقة بين قطاع الاجتماعي و بين القطاعات الأخرى التي تقوم بالإنتاج المباشر و الثاني اختلال التوازن داخل القطاعات التي تقوم بالإنتاج المباشر و يأخذ الاختلال بين القطاعين المذكورين مظهرين:

ا)- اختلال التوازن لصلح قطاعات الإنتاج المباشر و يتخلف وراءها قطاع رأس المال الاجتماعي في النمو مما يولد اختناقا في عرض خدمات رأس المال الاجتماعي و فائضا في قطاع الإنتاج المباشر و يؤيد **هيرشمان** هذا الاتجاه

ب)- اختلال لصلح رأس المال الاجتماعي و يتخلف وراءه قطاع الإنتاج المباشر و بخصوص الاختلال في التوازن داخل نشاطات الإنتاج المباشر و السؤال هنا هو إلى أي قطاع إنتاجي يجب توجيه الاستثمارات ؟ و هنا يظهر مفهوم قوة الدفع إلى الأمام و قوة الدفع إلى الخلف فقوة الدفع إلى الأمام تتمثل في قدرة الصناعة على خلق فرص استثمارات في المراحل التالية للعملية الإنتاجية لهذه الصناعة .

➢ **نقد النموذج**[35] :

يعتبر البعض أن هذا النموذج واقعي و يأخذ كل أوجه عملية التخطيط التنموي في الاعتبار , و مع ذلك وجهت له العديد من الانتقادات :

- من بين الانتقادات الموجهة إلى هذا النموذج هو افتراض بان النموذج يجري بصفة أساسية من خلال المبدأ الفردية و الذي يتخذ من اختلال التوازن محركا للنمو و معنى هذا إن التنمية لا تتم في ظل التخطيط الشامل و الذي يعتبره البعض مهما في ضوء محدودية الفرد و المعلوم أن قرارات الاستثمار في البلدان النامية تمثل العقبة أمام التنمية فكيف يترك الآمر إلى المبادرة الفردية ؟
- انه يمهل المقاومة التي تنشا في الاقتصاد من جراء عدم التوازن و يرتكز فقط على المحفزات للتوسع و التنمية .
- انه لا يعطي اهتماما كافيا لتركيب و اتجاه و توقيت النمو غير المتوازن حيث تكمن المشكلة في تحديد أولوية الاستثمار في النشاطات الرائدة .

[35] Thirwall AP ,op cit , .pp 238 -249

- إن خلق عدم التوازنات في الاقتصاد من خلال الاستثمار في القطاعات الإستراتجية و في ضوء الشح في الموارد قد يقود إلى الضغوط التضخمية و مشكلات ميزان المدفوعات في البلدان النامية
- لن هذا النموذج يفترض وجود مرونة عالية في عرض الموارد و هذا غير واقعي.

و الخلاصة هي انه ليس من السهل تقييم النمو المتوازن و النمو غير المتوازن , فالنموذجين لا يمكن اختبارهما بشكل تجريبي بسهولة و حاول البعض التوفيق فيما بين النموذجين من خلال جعل النموذج النمو غير المتوازن كوسيلة لتحقيق الهدف الثاني للنمو المتوازن و على المستوى الاقتصادي فان النموذجين يمكن أن يكونا مكملين من أن يكونا متنافسين

الفرع الخامس :سياسات التنمية الاقتصادية :

يقصد بالسياسات الاقتصادية بأنها عبارة عن بيان للأهداف الاقتصادية التي تتبنها الدولة (او الشركة) و الأدوات التي تستخدمها لتحقيق هذه الأهداف و السياسات الاقتصادية تشمل جميع القطاعات و جوانب الاقتصاد الوطني و لهذا فهناك سياسات النقدية و سياسات المالية و سياسات تجارية و سياسات صناعية و سياسات زراعية ..... الخ و سوف نستعرض أهم السياسات الاقتصادية و التي تهدف إلى تحقيق التنمية الاقتصادية :

أولا: السياسة النقدية و التنمية الاقتصادية :

يقصد بالسياسة النقدية هي النشاطات التي يقوم بها البنك المركزي و المصممة للتأثير على المتغيرات النقدية مثلا كعرض النقد و أسعار الفائدة و التعريف الأوسع و الشامل للسياسة النقدية هو أنها تمثل الوسائل التي يستخدمها البنك المركزي للسيطرة على النقد و حجم الائتمان الممنوح للنشاط الاقتصادي و التحكم بهيكل الأسعار الفائدة بما يؤمن استمرار نمو النشاط الاقتصادي و تحقيق الاستخدام الكامل للعمالة مع استقرار المستوى العام للأسعار , و يرتبط عرض النقد بمستوى النشاط الاقتصادي ارتباط مباشرا , حيث يؤدي إلى تحفيز التوسع في النشاط الاقتصادي عن طريق زيادة في القدرة الشرائية لاستهلاك السلع و الخدمات و تقوم السياسة النقدية بدور مهما في تعجيل التنمية من خلال التاثير على توفير تكاليف الائتمان , و السيطرة على التضخم و المحافظة على توازن ميزان المدفوعات و هي تعمل في الاتجاهات التالية [36] :

ا)- ***تامين الهيكل المرغوب لأسعار الفائدة*** : يلاحظ على هيكل الأسعار الفائدة في بعض البلدان بأنه يتحدد بمستويات عالية و إن التفاوت فيما بين أسعار الفائدة طويلة الأجل و أسعار الفائدة قصيرة الأجل قائم , و كذلك فيما بين القطاعات الاقتصادية المختلفة و المعلوم إن ارتفاع أسعار الفائدة يعيق النمو الاقتصادي , حيث أن سعر الفائدة المنخفض يساهم في تشجيع الاستثمار الخاص و إن إتباع هذه السياسة يسمى بالسياسة النقود الرخيصة و

[36] Jhingan ,ML, « The Economics of development and planning vrinda publication » (p) ltd,32, Revised Edition ,1999 , pp 201- 212

التي تساهم في تقليل تكلفة الاقتراض و كذلك تخفيض تكلفة خدمة الدين العام و بالتالي تسهيل عملية التنمية و من جهة أخرى فان أسعار الفائدة المنخفضة لها مضاربها حيث أنها تشجع الاقتراض لإغراض المضاربة و التي تعرقل تمويل الاستثمار المنتج و بالإضافة إلى التأثير سلبا على نمو الادخار لهذا يتعين على البنك المركزي أن يتبع سياسات تمييزية لأسعار الفائدة حيث يقوم بفرض أسعار فائدة مرتفعة للأغراض غير الضرورية و غير الإنتاجية و أسعار فائدة منخفضة للأغراض الإنتاجية .

ب)- التوازن المطلوب بين العرض و الطلب على النقود : إن عدم التوازن فيما بين الغرض و الطلب على النقود لابد أن ينعكس على مستوى الأسعار , و أي نقص في عرض النقد سوف يعرقل النمو و مع تطور النشاط الاقتصادي فان الطلب على النقود سوف يميل إلى الزيادة و خاصة الطلب لأغراض المعاملات و المضاربة , و لهذا يتعين على السلطات الحكومية اتخاذ الإجراءات اللازمة من اجل السيطرة على نشاط المضاربة وهذا من خلال وسائل السيطرة المادية المباشرة , و كذلك السيطرة على عرض النقود و الائتمان لكي تمنع احتمال ارتفاع الأسعار شريطة أن لا يؤثر ذلك سلبا على الاستثمار و الإنتاج .

ج)- توفير الائتمان للتوسع الاقتصادي : إن الهدف السياسة النقدية من السيطرة على الائتمان هو التأثير على نمط الاستثمار و الإنتاج و الهدف الرئيسي من ذلك هو السيطرة على الضغوط التضخمية و ذلك من خلال استخدام الوسائل الكمية و النوعية للسياسة النقدية و من بين الوسائل الكمية آو العامة عمليات السوق المفتوحة هي تعتبر غير ناجحة في بعض البلدان و هذا يعتمد بالدرجة الأولى على حجم الأسواق المالية ,و من جهة أخرى هناك سياسة سعر الخصم و هي أيضا تعتمد على الإجراءات التي يتخذها البنك المركزي فيما يخص الأوراق المخصومة و يمكن القول أن هناك وسيلة أخرى يمكن أن تكون فعال و هذا حسب اقتصاد البلد و هي التأثير على حجم الائتمان فيما يخص الاحتياطي القانوني لأنها وسيلة مباشرة و مؤثرة .

د)- إقامة و توسيع المؤسسات التمويلية : إن احد أهداف السياسة النقدية في اقتصاديات البلدان هو تحسين نظام العملة و الائتمان , و لذلك ينبغي إقامة العديد من المؤسسات المالية المعنية بتقديم الائتمان و الخدمات لتوجيه الادخار نحو قنوات إنتاجية , و لهذا يتوجب أن يكون هناك بنك مركزي قوي ليعمل كوكيل مالي للحكومة و إدارة الدين العام و إصدار السندات الحكومية و أيضا يساعد على تأسيس البنوك الصناعية و الشركات المالية لتمويل الصناعات الصغيرة و الكبير ذات البعد الاستراتيجي .

ه)- إدارة الدين العام : يقوم البنك المركزي بهذه المهمة حيث يقوم بإصدار السندات الحكومية و تخفيض تكلفة خدمة الدين العام , و الهدف الأساسي من إدارة الدين العام هو خلق الظروف المواتية لزيادة الاقتراض العام و هذا بهدف استقرار السوق للسندات الحكومية .

ثانيا: السياسة المالية و التنمية الاقتصادية : السياسة المالية بالمعنى العام تعني كيفية استخدام الضرائب و الإنفاق الحكومي و الاقتراض العام من قبل الحكومة لتحقيق الاستقرار الاقتصادي آو التنمية الاقتصادية [37] :

1)- أدوات السياسة المالية : تشمل أدوات السياسة المالية على ما يلي :

- الضرائب (المباشرة و غير المباشرة).
- الإنفاق الحكومي (الجاري و الاستثماري).
- الاقتراض العام .

2)- أهداف السياسة المالية : يعتمد نجاح و تحقيق أهداف السياسة المالية إلى :

- حجم الإيرادات العامة التي تحققها السياسة المالية.
- حجم و اتجاه الإنفاق العام .

ا)- زيادة معدل الاستثمار : و يتحقق ذلك من خلال السيطرة على الاستهلاك الفعلي و الممكن من خلال زيادة نسبة الادخار الحدية , و يتعين استخدام أدوات السياسة المالية لتشجيع بعض أنواع من الاستثمارات و عرقلة البعض الأخر غير المرغوبة به .

ب)- زيادة فرص الاستثمار : تهدف السياسة المالية أيضا إلى معالجة مشكلة البطالة من خلال زيادة فرص العمل و التي يمكن أن تتحقق من خلال إقامة المشروعات العامة و تشجيع القطاع الخاص من خلال الإعفاءات الضريبية و القروض المسيرة و الإعانات .

ج)- تشجيع الاستقرار الاقتصادي : كما هو معروف إن طبيعة الاقتصاديات و ارتباطها بالأسواق الدولية عرض للتقلبات الدورية العالمية بسبب ذلك و عليه و من اجل تقيل من التقلبات الدورية العالمية خلال فترة الرواج (الصادرات) من خلال الضرائب على الصادرات و الوردات , و إن نجاح السياسة المالية يعتمد على مدى استخدام القيود على المواد و السلع الكمالية المستوردة و فرض الضرائب لزيادة الادخار المحلي و التكوين الرأسمالي.

د)- مواجهة مشكلة التضخم : تهدف السياسة المالية إلى محاربة التضخم النقدي , فعند وجود ضخ متزايد للقوة الشرائية و الذي يؤدي الى زيادة الطلب على السلع و الخدمات و في ظل عدم مرونة العرض الناجمة عن الجمود النسبي و عدم اكتمال الأسواق فان الأسعار تميل الى الارتفاع و هذه تعمل على تعزيز طلبات رفع الأجور في القطاع المنظم , و تعتبر الضرائب المباشرة و التصاعدية المعززة بضرائب على السلع إحدى الوسائل الفعالة لمواجهة الضغوط التضخمية .

[37] Jhingan , ML ,op cit , pp 348 - 362

ه)- ***إعادة توزيع الدخل القومي*** : إن التفاوت الكبير في الدخول يؤدي إلى مشكلات اجتماعية و سياسية قد تؤدي إلى زعزعة الاستقرار الاقتصادي و لهذا تهدف السياسة المالية نحو إزالة التفاوت و توجيه الموارد نحو القنوات الإنتاجية لتحقيق التنمية الاقتصادية .

المطلب الثالث: العلاقة بين الاستثمار و النمو الاقتصادي

الفرع الأول : طبيعة العلاقة بين الاستثمار و النمو الاقتصادي

ه ناك جدل قائم بين الاقتصاديين حول أهمية و دور الإنفاق العام في الاقتصاد، فهناك من رأى أن الإنفاق العام بك أشكاله له أثر سلبي على النمو الاقتصادي، و على النقيض من ذلك يرى البعض الآخر أن النمو الاقتصادي لا يتحقق إلا بتدخل الدولة لإزالة العوائق التي تعترضه، و يبقى الجدل قائم حول ما إذا كان الإنفاق الاستثماري للقطاع الخاص مكملا للاستثمار العام أم أن هذا الأخير ينافس الاستثمار الخاص .

و في[38] هذا الصدد ركزت الدراسات الحديثة على أثر الاستثمار العام على الاستثمار الخاص و النمو الاقتصادي، من بينها دراسة " **خان**" و" **رينهرت**" (**Khan**) و (**Reinhart**) (**1990**) و التي شملت مجموعة من البلدان السائرة في طريق النمو، توصلا من خلالها إلى أن الإنفاق العام يؤثر إيجابا على النمو الاقتصادي على المدى الطويل ، و في حالة باكستان بين " **هاك**" و "**مونتال**" (**Haque**) و(**Montiel**) (**1994**) أن نفقات الاستثمار العام تحفز الاستثمار الخاص و النمو الاقتصادي، أما في حالة المكسيك فقد بين" **لاشر**" و" **اشاور**" (**Lachler**) و (**Aschauer**) (**1998**) أن الاستثمار العام له تأثير سلبي على الاستهلاك الخاص والنمو الاقتصادي، وفي دراستهما حول مجموعة من البلدان النامية يرى "**هيريرا** "و "**ديسوس**" (**Herrera**) و (**Dessus**) أن الإنفاق العام الاستثماري هو بمثابة قاطرة للتنمية الاقتصادية .

و في دراسة أخرى ل "**بارو**" (**Barro**) (**1991**) وجد أن هناك علاقة طردية غير معنوية بين الاستثمار العام و النمو الاقتصادي، و ذلك خلال الفترة (**1960 –1985**) ، تبعتها دراسة أخرى ل" **اياسترلي** " و "**روبيلو**" (**Easterly**) و(**Rebelo**) (**1993**) الذين وسعا مجال التحليل ، حيث قاما بتقسيم الاستثمار العام بناءا على قطاعات مختلفة على عكس ما قام به"**بارو**"(**Barro**) فتوصلا إلى أن الاستثمار العام له أثر ايجابي و معنوي على النمو الاقتصادي، كما وجدا أن الاستثمار في النقل والاتصالات كان له أثر كبير على النمو الاقتصادي مقارنة بباقي القطاعات , في دراسات حديثة أخرى قام ك م" **اشاور**" و " **ميلبورن**"(**Aschauer**) و(**Milbourne**) (**2003**) و آخرون باختبار نفس العلاقة فوجدا أن الاستثمار العام له أثر ايجابي و معنوي على النمو الاقتصاديّ ، كما أن الاستثمار في النقل ، الاتصالات والتعليم له أثر كبير على النمو الاقتصادي، في حين لا يوجد أي أثر

---

[38] ا.عثماني أنيسة , ا.بوحصان لامية " فعاليات المؤتمر الدولي " – دراسة قياسية لأثر الاستثمارات العامة على النمو الاقتصادي في الجزائر– جامعة سطيف . 2013

للاستثمار في الزراعة، الصحة و الصناعة على النمو الاقتصادي , وعليه يجب على القائمين على الاقتصاد الوطني أن يتخذوا التدابير اللازمة من اجل أن يقوموا بتوجيه الاستثمار نحو القطاعات المنتجة و التي لها مردودية على المدى البعيد و المتوسط و هذا يكون ضمن إستراتجية واضحة و مرتكزة على معلومات و معطيات حقيقية بهدف ضمان و تحقيق الرؤية المستقبلية و الأهداف ضمن تدابير و إجراءات مسبقة و الذي يتمخض عنها تحقيق النمو الاقتصادي و الذي ينعكس بالثر الايجابي على التنمية الاقتصادية .

الفرع الثاني : أثار الاستثمار على النمو الاقتصادي :

إن الاستثمار بمختلف شقيه (الأجنبي و المحلي) يعمل على تحقيق مجموعة من الأهداف كما انه يعمد على بسط السياسة الاستثمارية مخطط لها من طرف الحكومات و عليه فان الاستثمار ينجم عنه مجموعة من الآثار و هي:

أولا : أثار الاستثمار على ترقية الصادرات : يقوم الاستثمار بمختلف أنواعه على تشجيع الصادرات و هذا من خلال تبني مجموعة من السياسات التجارية يكون الاستثمار مؤثر فيها و بالتالي ينعكس ذلك على النمو الاقتصادي للبلد و يفسر الكثير من الاقتصاديين النمو السريع في اقتصاديات جنوب شرق أسيا [39] مثلا إلى الاهتمام الكبير بالتجارة الخارجية ضمن إستراتجية وطنية لحكومات هذه البلدان فسياسات تشجيع الصادرات التي تتبعها هذه الدول يكون للاستثمارات أجنبية دورا جوهريا و الإسهام المباشر في صناعة هذه البلدان و التي حققت معدلات نمو اقتصادي اكبر من متوسط العالمي و بالإضافة ذلك فان سياسات التصنيع بهدف التصدير التي انتهجتها هذه البلدان في ايطار تشجيع الاستثمار المحلي و بالشراكة مع مؤسسات عالمية تدعم نظريتها المحلية قد جعلتها تحقق وفرات الحجم في قطاعاتها الصناعية و بالتالي الحصول على العملات الضرورية لتمويل وارداتها من السلع الوسطية و السلع الرأسمالية (تجهيزات الإنتاج) و عليه يمكن القول أن الاستثمار مهما كانت صفته أجنبي أو محلي يساهم بشكل كبير في تنمية و تعزيز صادرات الدول و الذي يكون له الأثر الايجابي على النمو الاقتصادي من خلال تسجيل معدلات نمو تسمح بتحقيق مخطط التنمية الاقتصادية و الوصول إلى درجة النضج الاقتصادي .

ثانيا : تعزيز التنافسية و إضعاف قوة الاحتكار :

يعتبر الاستثمار إحدى الطرق الناجعة لصناعة مبدأ التنافسية و يظهر هذا جليا من خلال المشاريع الاستثمارية المنفذة من قبل مؤسسات محلية كانت أو أجنبية في ايطار التوجه نحو تبني خطط و آليات الهدف منها تحقيق معدلات مرتفعة لنمو اقتصادي من خلال تهيئة البيئة الاقتصادية و القانونية و الجبائية وصولا لبعث و تجسيد مناخ يسمح بحرية التعامل و التنافس فمثلا : هيمنة المؤسسات المحلية في البلدان على الإنتاج المحلي في ظل تقديمها لسلع و خدمات دون المعايير العالمية المتعارف عليها دوليا و نظرا لأوضاع الاقتصادية الراهنة قد تلجا إلى الاستثمارات

[39] Frédérique SACHWALD et serge PERRIN , « multinationales et développement le role des politiques nationales » , ed : megellan et cie , paris , 2003 , p 57

الأجنبية بهدف تجسيد مشاريع تنموية , فهنا يقع الاحتكاك بين الشركات الأ جنبية و نظيرتها محلية التي تحاول اكتساب الخبرات و التجارب العالمية و أيضا التحسين من منتجاتها أو خدمتها و الوصول إلى درجة معين من الجودة ضمن معايير عالمية و هنا نستطيع القول أن الاحتكاك بين المؤسسات الأجنبية و المحلية قد يكون له الأثر الايجابي من خلال المنافسة[40] بينها و الذي يظهر في جودة السلع و الخدمات المقدمة , و من جهة أخرى قد يكون له اثر سلبي على المؤسسات المحلية بحيث لا تكون مستعدة للمنافسة ولا تستطيع منافسة المؤسسات الأجنبية و هذا لتمتعها بالموارد المالية و البشرية والمادية و التكنولوجية و هذا ما تفتقره المؤسسات المحلية.

المبحث الثاني : الإصلاحات الاقتصادية في الجزائر :

تمهيد : تمتلك الجزائر عدة نقاط قوة منها الوفرة الكبيرة في الموارد الطبيعية و حجم السوق الداخلي (أكثر من **30** مليون مستهلك) مجتمع متكون بنسبة كبيرة من الشباب , و القرب الجغرافي من الأسواق الممكنة و وضعية اقتصادية كلية مريحة جدا (نسبة نمو مستمرة و تحكم جيد في معدلات التضخم) , و بالإضافة إلى وجود قطاعات واعدة بالنسبة للمستثمرين الخواص مثل قطاع المناجم , الزراعة الغذائية , الالكترونيك , البنوك و القطاع المالي و التكنولوجيات الجديد للإعلام و الاتصال , و بالإضافة إلى قطاع المحروقات .

و مع ذلك لا تزال الجزائر تعاني من بعض المشاكل الهيكلية الموروثة عن النظام الاقتصادي السابق التي تعيق تدفق الاستثمارات الأجنبية المباشرة , فرغم إعادة التوازنات الكلية لا تزال الجزائر خاضعة لأسعار النفط و لتقلبات أسعار العملات الأجنبية فالصادرات مقيمة بالدولار الأمريكي في حين الواردات تتم باليورو و بالتالي كل التقلبات في سعر العملتين يكون له تأثير مباشر على الاقتصاد الوطني , و عليه فان التحدي الأساسي للجزائر يتمثل في وضع إستراتجية وطنية و قطاعية فعلية خاصة بتدعيم الاستثمارات و مبنية على الميزات التنافسية .

و نظرا لأهمية معرفة الأفاق الإستراتجية للاستثمارات الأجنبية المباشرة في الجزائر تم تخصيص هذا المبحث لتحديد الإمكانات و النقائص الخاصة بالاستثمارات في الجزائر مع تقييم مناخ الاستثمارات في الجزائر أيضا و مع نظرة شاملة على البرامج النمو الاقتصادي المنفذة ضمن الاستثمارات العمومية و مع توضيح دور و مكانة القطاع الخاص في تعزيز النمو الاقتصادي و المساهمة الفعلية في التنمية الاقتصادية .

---

[40] علي عبد الفتاح ابو شرار , الاقتصاد الدولي " نظريات و سياسات " , دار المسيرة للنشر و التوزيع , الطبعة الاولى 2007 م , ص 262 .

المطلب الأول : واقع الاستثمار في الجزائر

الفرع الأول : تقييم مناخ الاستثمار الأجنبي المباشر في الجزائر :

يمكن تقييم مناخ الاستثمار الأجنبي المباشر في الجزائر وذلك بدراسة عدّة مؤشرات [41] :

ا)- حجم الســـوق:

تعتبر الجزائر سوق ضخم بالنسبة للشركات الأجنبية التي تهدف إلى تغطية السوق المحلي، حيث بلغ عدد السكان **32.5** مليون نسمة في جانفي **2005** م ، وهذا ما يجعل الاستهلاك كبير للمواد المصنعة ومواد التجهيز، فعلى سبيل المثال بلغت الواردات سنة **2005** م ما يقارب **20.3** مليار دولار لكن في المقابل نجد أن نسبة النمو الديم وغرافي بدأت بالانخفاض حيث وصلت إلى **1.63%** سنة **2005** م بعدما كانت من أعلى النسب عالميا بـــ **3.4%** وهذا بسبب تراجع معدل سن الزواج وانخفاض كبير في نسبة الإنجاب .

ب)- بنيـــة النقـــل :

فبالنسبة لشبكة الطرقات والتي تعتبر من المؤشرات المهمة جدا نجد في الجزائر أن الطرقات السريعة جد ضعيفة ببعض المئات من الكيلومترات فقط في حين بلغت شبكة الطرقات المعبدة مستوى جد مرتفع، أما بالنسبة للسكة الحديدية فيبلغ طولها **4200** كلم، علما بأن جزء ضئيل منها مزود بالكهرباء، وفيما يخص النقل الجوي فيوجد **35** مطار، **13** منها ترقى للمقاييس الدولية، أما شبكة النقل الجوي الداخلية فهي جد متطورة. وتحتوى الجزائر على **40** ميناء، **11** فقط منها للصيد والتجارة والمحروقات وميناءين اثنين مختصين في المحروقات .

ج)- بنية الاتصالات السلكية واللاسلكية:

بلغ الهاتف الثابت **2.2** مليون خط منها **30%** لحساب الإدارات والتجارة والمصالح والمؤسسات، أما فيما يخص الهاتف المحمول فقد تطور سريعا مع مشاركة **04** متعاملين وأكثر من **13.7** مليون مشترك لعام **2005**.

د)- التزويد بخدمات الكهرباء والغاز:

بفضل إنتاج يتجاوز **7000** ميجاوات، أصبحت التغطية الكهربائية الفضائية تعادل نسبة **96%** وهي نسبة شبيهة بتلك المسجلة في بلدان منظمة التعاون والتنمية الأور وبية،كما يستفيد **1.7** مليون مترل من التمويل المباشر بالغاز الطبيعي.

ه)- مؤشرات أخـــرى:

لقد بلغت نسبة النمو لسنة **2005** حسب القطاعات: المحروقات **3.5%**، الفلاحة **4%** الصناعة **2.8%** البناء والتشغيل **7.4%** الخدمات **7.3%**، أما البطالة فقد بلغت **15.3%** ونجد أكثر هذه المؤشرات تشجيعا هي انخفاض

[41] ا. حجار آسية , ا . براحو حاج مليايي , مداخلة بعنوان : " دور الاستثمارات الأجنبية المباشرة في رفع معدل النمو الاقتصادي في الجزائر خلال الفترة 1970- 2011 " يوم الدراسي , جامعة عبد الحميد ابن باديس- مستغانم -

حجم المديونية الجزائرية حيث بلغت **9.5** مليون دولار خلال **2006**، وذلك نتيجة إتباع سياسة التسديد المسبق للديون وذلك بفضل ارتفاع أسعار النفط حيث تجاوز البرميل **70** دولار خلال عام **2006**.

الفرع الثاني : الإمكانات و النقائص الخاصة بالاستثمارات الأجنبية المباشرة :

للجزائر إمكانات هائلة فيما يتعلق بجذب الاستثمارات الأجنبية المباشرة كما تعاني من بعض النقائص , هذه الإمكانيات و النقائص يمكن تحديدها و تحليلها على المستوى الوطني [42] .

ا)- ***الإمكانات:*** إن النتائج الجيدة المسجلة مؤخرا من طرف الجزائر فيما يتعلق بجذب بالاستثمارات الأجنبية المباشرة تؤكد التطور الملحوظ و الملموس الحاصل في المحيط الاقتصادي الوطني , و من اجل تحسين قدرتها على جذب و الاستفادة أكثر من الاستثمارات الأجنبية المباشرة قامت الجزائر و منذ التسعينات من القرن الماضي بعدة إصلاحات هيكلية بهدف الحفاظ على التوازنات الكلية و ذلك تبعا للتوقيع على برنامج التعديل الهيكلي مع الصندوق النقد الدولي و الذي أدى فيما بعد إلى تحرير التجارة الخارجية , و من بين الإصلاحات الأمر الصادر سنة **2001** و المتعلق بإنشاء المؤسسة الوطنية لتطوير الاستثمار **(ANDI)** و التي كانت تعتبر بمثابة الخطوة الأولى و الحاسمة التي تندرج في ايطار تحسين الإطار التشريعي للاستثمار و تحسين طاقات البد , و بالإضافة إلى ذلك قامت السلطات العمومية سنة **2001**م بوضع مخطط الإنعاش الاقتصادي **(PSRE)** في شطره الأول بغلاف مالي يقدر ب **525** مليار دينار (حوالي **07** مليار دولار أمريكي) على مدى **4** سنوات و الذي أعطى نتائج مشجعة خاصة فيما يتعلق بكل من قطاع الزراعة و ذلك في ايطار البرنامج الوطني للتنمية الفلاحية (**PNDA)** , البنية التحتية , الطاقة و السكن كما أن الاتصالات التي تمت مع المستثمرين الأجانب من طرف " **الاونكتاد** " أظهرت بان إجماع في الآراء على فعالية برنامج الإنعاش الاقتصادي الذي يسمح في المستقبل القريب بتطوير مناخ الاستثمار و تحسين طاقات و إمكانيات البلاد , بالإضافة إلى ذلك توفر الثروات الطبيعية يعتبر المؤهل الأساسي للاقتصاد الجزائري الذي بدوره بإمكانه القيام بدور جيواستراتيجي في المنطقة , فقطاع الطاقة يمثل احد أهم العوامل جذب المستثمرين الأجانب حيث تحتل الجزائر المرتبة الثالثة في توريد الغاز الطبيعي للاتحاد الأوروبي و الرابع بالسبة للطاقة و بالتالي هناك إمكانية لتدعيم الروابط الاقتصادية و السياسية و الثقافية بين الاتحاد الأوروبي و الجزائر ,كما تتمتع الجزائر بموقع جغرافي استراتيجي نظرا لقربها من أوروبا و إفريقيا و باقي البلدان العربية و هذا الموقع المتميز سيسمح لها بتحسين قدراتها الاستثمارية و بالتالي زيادة جذب الاستثمارات الأجنبية المباشرة الموجهة نحو التصدير و الاستفادة من اتفاق الشراكة مع الاتحاد الأوروبي من اجل إنشاء منطقة تبادل حر ,كما آن التكامل الاقتصادي الجهوي في ايطار **" اتحاد دول المغرب العربي" (UMA)** و لاحقا الاندماج في **" المنظمة العالمي للتجارة" (OMC)** الذي يعتبر أساسي للاقتصاد الجزائري و الذي من شانه أن يؤدي إلى خلق مناخ مناسب لجذب الاستثمارات الأجنبية المباشرة .

[42] **ا**. حجار آسية , ا . براحو حاج مليابي , مرجع سبق ذكره , ص 8

ب)- النقائص : رغم كل الميزات النسبية السالفة الذكر التي تتمتع بها الجزائر إلا أن هناك بعض المعوقات التي تواجه تدفق الاستثمارات الأجنبية المباشرة إلى الجزائر , و من بين هذه المعوقات التأخر الكبير في مجال الخوصصة و يظهر ذلك جليا في القطاع المالي حيث أن حوالي **94%** من البنوك لا تزال تابعة للدولة و بالإضافة إلى ذلك النقص الكبير في المعلومات الخاصة بالفرص المتاحة للاستثمار الذي يعطي سورة غير واضحة عن الجزائر بالسبة للخارج , و كما ان صعوبة الحصول على العقار الصناعي يعتبر من المعوقات الأساسية للاستثمارات الأجنبية المباشرة و في هذا المجال هناك برنامج لمسح الأراضي طور الإعداد كما تم السماح لوزارة المالية القيام ببيع آو استغلال الأراضي الصناعية التابعة للمؤسسات العمومية المنحلة ,و بالإضافة إلى ذلك و تبعا لعدة لقاءات قام بها الاونكتاد مع عدة مستثمرين خواص محليين آو أجانب تمت الإشارة إلى وجود قطاع موازي معتبر و نقص في شفافية الإجراءات الإدارية مما يعيق تدفق الاستثمارات الأجنبية كما أن التأخر في البنية التحتية خاصة فيما يتعلق بالموانئ و المطارات والسكك الحديدية بالإضافة إلى توزيع الكهرباء و الغاز و استعمال وسائل الاتصال تعتبر من الأسباب التي تؤدي إلى نفور المستثمرين الأجانب ,و أما فيما يخص النظام القضائي و بالرغم من الإصلاحات التي تمت في هذا القطاع إلا أن الإجراءات لا تزال طويلة و غير فعالة فبناءا على دراسة قام بها البنك العالمي في عام **2002** تم التوصل إلى انه يجب المرور بعشرين إجراء و انتظار **387** يوما من اجل حل نزاع في الجزائر و بالإضافة إلى عدم وجود محاكم تجارية و ثقافية فعلية للتحكيم و كل ذلك يضاف الى المعوقات الاستثمارات الأجنبية السالفة الذكر , و يمكن تلخيص نقاط القوة و الضعف , الفرص و التهديدات , آو ما يطلق عليه تحليل **(FFOM)** الخاصة بإمكانات الاستثمار في الجزائر في الجدول التالي :

جدول رقم (01): نقاط القوة و الضعف ومواطن الفرص و التهديدات الخاصة بالاستثمارات الأجنبية المباشرة[43]**:**

[43] UNECTAD , EXAMEN DE LA POLITIQUE DE L'invertissement , ALGERIA ,P 67

<table>
<tr>
<td>

نقاط القوة:

- إعادة التوازنات الاقتصادية الكلية .
- التقييم الايجابي للإصلاحات من طرف الدوائر الأعمال الأجنبية .
- إرادة السلطات للقيام بالإصلاح .
- حجم السوق (أكثر من **30** مليون مستهلك).
- قوى عمل شابة و تتقن عدة لغات .
- القرب الجغرافي للأسواق الممكنة أوروبا و إفريقيا.
- الاندماج الاقتصادي التدريجي الجهوي **(UMA/UE)** و العالمي **(OMC)**.
- وفرة الموارد البشرية و مرونة سوق العمل .

</td>
<td>

نقاط الضعف:

- تأخر في البنية التحتية .
- التأخر الكبير في إصلاح القطاع المالي و المصرفي
- صعوبة الحصول على التمويل ل **PME-PMI**
- قطاع غير رسمي معتبر.
- طول مدة الإجراءات القضائية .
- صعوبة الحصول على العقار الصناعي .
- عجز كبير في الاتصال و توضيح صورة البلاد .
- نقض المعلومات الكمية عن التوزيع القطاعي للاستثمارات الأجنبية المباشرة و مصادرها .
- نقص الخبرة فيما يتعلق بالاستثمارات الأجنبية المباشرة .

</td>
</tr>
<tr>
<td>

الفرص :

- المحروقات و الطاقة .
- البنية التحتية ل **NTIC**
- المناجم
- الزراعية الغذائية .
- السياحة .
- الالكترونيك (المركب التكنولوجي سيدي عبد الله).
- الصيد البحري .
- الانضمام المستقبلي ل **OMC**
- منطقة التبادل الحر مع الاتحاد الأوروبي .

</td>
<td>

التهديدات :

- بطئ التنظيم للقطاعات .
- التأخير البيروقراطي للإدارة العمومية .
- التأخر في إعادة تأهيل موظفي الإدارة العمومية
- ضعف انتشار **NTIC**
- هجرة الادمغة .
- تكييف السياسات الوطنية مع الالتزامات الدولية للجزائر .
- نقص التنسيق بين السياسات الوطنية .
- التداخل بين صلاحيات الهيئات المكلفة بالاستثمار .

</td>
</tr>
</table>

.Source : UNECTAD , EXAMEN DE LA POLITIQUE DE L'invertissement , ALGERIA .

الفرع الثالث: تحليل أثر الاستثمار الأجنبي المباشر على النمو الاقتصادي في الجزائر خلال الفترة 2001 – 2011 [44]:

تسعى الجزائر إلى جذب المزيد من الاستثمار الأجنبي المباشر لتلبية متطلبات التنمية خلال الفترة القادمة خاصة في ظل البرامج المعلن عنها والخاصة بدعم النمو الاقتصادي , وقد سجلت الجزائر معدلات نمو ايجابية خلال السنوات الأخيرة فترة من الانكماش الاقتصادي والنمو المتدني خلال عقد التسعينيات من القرن الماضي والتي يمكن إرجاعها بشكل أساسي إلى الطفرة المسجلة في أسعار النفط في الأسواق الدولية الذي انعكس إيجابا على أداء الاقتصاد الجزائري، بالإضافة إلى تحسن مؤشرات أداء الاقتصاد الكلي الناتجة عن تطبيق إصلاحات واسعة النطاق في إطار برنامج التعديل الهيكلي، وكذا تحسن مؤشرات القطاع الزراعي الذي سجل معدلات نمو ايجابية بلغت **19.5%** عام **2003**م ، وذلك راجع لعدة عوامل، ومن بين هذه العوامل نذكر مثلا غزارة الأمطار الاستثنائية التي عرفتها الجزائر في تلك السنة والتي كان لها أثار إيجابية على الزراعة وقطاع الأغذية الفلاحية، ووضع الاقتصاد العالمي الذي كان جد إيجابي للجزائر من خلال أسعار البترول المرتفعة حيث بلغ **28.89** دولار للبرميل سنة **2003** و**38.63** مليار سنة **2004** م ، و **54.54** دولار سنة **2005** م ، وقد عرفت الجزائر فائضا ماليا لا سابق له في هذه السنوات، وهذا ما سمح ببعث مخططين للإنعاش الاقتصادي الأول عام **2001** م بمبلغ **7** مليار دولار، والثاني عام **2005 م** بمبلغ **55** مليار دولار، لذا فإن تسريع النمو الاقتصادي الذي تعرفه الجزائر حاليا لا يستطيع أن يكون نمو دائم لأنه لا يركز على الشركات المحلية ولإنجاح الحصول على نمو اقتصادي مرضي ودائم لا بد من التأثير على الطلب وعلى شكل عرض الاقتصاد الوطني خاصة بتشجيع الإنتاج الوطني.

الفرع الرابع: قانون تطوير الاستثمار لسنة 2001 م:

باعتبار الأمر **01 – 03** المؤرخ في **20** أوت **2001** م و المتعلق بتطوير الاستثمار و هو القانون المعدل و المتمم للمرسوم التشريعي **93– 12** الصادر في **05** أكتوبر **1993** م و المتعلق بترقية الاستثمار و باعتباره أيضا الايطار القانوني الذي يعكس النظام الاقتصادي السائد في الجزائر فهو يعتبر التشريع الحاكم للاستثمارات الأجنبية فيها [45] في سياق الإصلاحات الاقتصادية التي باشرتها الدولة الجزائرية منذ سنوات عديدة و مع الأمر رقم **01– 04** المؤرخ في**20** أوت **2001** م و المتعلق بتنظيم المؤسسات العمومية الاقتصادية و تسييرها و خوصصتها [46].

---

[44] ا. حجار آسية , ا . براحو حاج مليايي , مرجع سبق ذكره , ص 11

[45] الامر 01 – 03 المؤرخ في 20 اوت 2001 م و المتعلق بتطوير الاستثمار ,الجريدة الرسمية , عدد 47

[46] الامر 01 – 03 المؤرخ في 20 اوت 2001 م و المتعلق بتنظيم المؤسسات العمومية الاقتصادية و تسييرها و خصخصتها , الجريدة الرسمية , عدد 47

أولا : مضمون الأمر 01- 03 المؤرخ في 20 اوت 2001 :

يلاحظ أن النص الجديد يكاد يكون مطابقا في معظم أحكامه مع أحكام التشريع الذي كان ساري مفعول أي المرسوم التشريعي **93- 12** الصادر في **05** أكتوبر **1993 م** [47] فغاية المشرع من إصدار القانون الجديد هي بلا شك العمل على تعميق الإصلاحات الاقتصادية و تحسين فعاليتها و ذلك بتوفير الأدوات القانونية التي تتلاءم مع مرحلة التطور الاقتصادي و الاجتماعي و السياسي الذي وصلته الجزائر , و من الأهداف المتوخاة من ذلك أيضا إعادة بعث الآلة الاقتصادية و خلق المناخ الملائم لدفع و تنشيط الاستثمارات الوطنية و الأجنبية بكيفية تمكن من تحفيز النشاط الاقتصادي فمما لا شك فيه أن الانتقال من مرحلة الاقتصاد الموجه إلى مرحلة اقتصاد السوق يفترض خوصصة الكثير من القطاعات الاقتصادية , فالخوصصة في نظرنا هي نتيجة منطقية و حتمية لتبين الجزائر لقانون الاستثمار بالصيغة التي صدر بها , و من الأهداف هذا الأمر تشجيع قدوم المستثمرين الأجانب و ذلك بتوفير لهم النظام القانوني الجبائي و المالي المناسب الذي يمنح لهم الحوافز و الضمانات و ذلك لان من شروط نجاح أي قانون للاستثمارات في نظرنا هو تبنيه لأربعة مبادئ أساسية متصلة بتحقيق مشاريع الاستثمارية الأجنبية ألا و هي :

- مبدأ حرية الاستثمار .
- مبدأ رفع القيود الإدارية المفروضة .
- عدم الالتجاء إلى التأميم .
- حرية تحويل رأس المال و العوائد الناتجة عنه و التحكيم الدولي .

ثانيا : أهم تعديلات الأمر 01- 03 المؤرخ في 20 أوت 2001 م المتعلق بتطوير الاستثمار :

لقد مر الأمر **01- 03** المؤرخ في **20** أوت **2001 م** المتعلق بتطوير الاستثمار بكثير من تعديلات مست بعض مواده و هذا نظرا لاوضاع الاقتصادية و السياسة و الاجتماعية السائد و كان هدف هده التعديلات إطفاء نوع من الدينامكية على حرية الاستثمار و تطويره و كذا مواكبة التطورات الحاصل في العالم و عليه كان لابد على المشرع الجزائري أحدات بعض التعديلات لاسيما في المواد المتعلق بتقديم مزايا تحدد قائمة النشاطات و السلع و الخدمات و كذا طريقة استحداث الوكالة الوطنية للاستثمار و الصلاحيات التي تتمتع بها من حيث تنظيمه و سيرها و أيضا كيفية الدخول في الاستغلال للاستثمارات المصرح بها و بالإضافة إلى جدول النشطات الاقتصادية الخاضعة للتسجيل في السجل التجاري و غيرها من تعديلات جوهرية و لكن يهمنا هو التعديل الأخير للأمر رقم **09 – 01** المؤرخ في **22** جويلية **2009 م** و الذي يتضمن هذا الأمر كما جاء في القانون المالية التكميلي لسنة **2009 م** الذي ورد فيه[48] :

- تعديل نص المادة **07** من الأمر **06 – 08** في **15** ماي **2006 م** الذي يعدل و يتمم الأمر رقم **01 – 03** المؤرخ في **20** اوت **2001 م** حيث جاء في نص المادة من الأمر **09 – 01**

[47] المرسوم التشريعي 93 – 12 الصادر في 05 اكتوبر 1993 , المتعلق بترقية و دعم الاستثمار , الجريدة الرسمية , العدد 64 .

[48] الامر رقم 09 – 01 المؤرخ في 22 جويلية 2009 م , المتضمن قانون المالية التكميلي لسنة 2009 م , الجريدة الرسمية , العدد 44 .

- المادة **09** من الأمر **09 – 01** : زيادة على الحوافز الجبائية و الشبه جبائية و الجمروكية المنصوص عليها في القانون العام , تستفيد الاستثمارات المحددة في المادتين **01** و **02** ما يأتي " .... **بعنوان الاستغلال بعد معاينة المشروع في النشاط الذي تعده المصالح الجبائية بطلب من المستثمر , لمدة 5 سنوات إذا قام بإنشاء أكثر من 100 منصب شغل عند انطلاق النشاط** "و هذا تأكيد لمبدأ منح الامتيازات القصوى للمستثمر و انعكاسات هذه الأخيرة على البلد المستقبل للاستثمار .
- نصت المادة **36** من الأمر **09 – 01** على ما يلي : " **لا يمكن إتمام إجراءات التوطين البنكي و الجمركي المتصل بعمليات التجارة الخارجية إلا على أساس رقم التعريف الجبائي الممنوح من الإدارة الجبائية و هذا لمراقبة محاسبة الشركات عملا بمبدأ رقابة الدولة على أعمال الشركات** " .
- كما جاء في نص المادة **55** من الأمر **09 – 01** على ما يلي : " ...... **استبدلت تسمية البنك الجزائري لتنمية بتسمية الصندوق الوطني للاستثمار** ......" .
- نصت المادة **57** من الأمر **09 – 01** على أن زيادة على أحكام المادة **142** من قانون الضرائب المباشرة و الرسوم المماثلة , يتعين على المكلفين بالضريبة الذين يستفيدون من إعفاءات أو تخفيضات في مجال كل الضرائب و الرسوم و الحقوق الجمركية و الرسوم شبه الجبائية و غيرها في ايطار أنظمة دعم الاستثمار , و بإعادة استثمار حصة الأرباح الموافقة لهذه الإعفاءات أو التخفيضات في اجل أربعة سنوات ابتدءا من تاريخ قفل السنة المالية التي خضعت نتائجها للنظام التحفيزي , و يجب أن تنجز إعادة الاستثمار بعنوان كل سنة مالية أو بعنوان عدة سنوات مالية متتالية و في حالة تراكم السنوات المالية يحسب الأجل المذكور أعلاه ابتداء من قفل السنة المالية الأولى .
- كما جاء في نص المادة **58** من القسم الثالث للامر **09 – 01** على ما يلي : " **لا يمكن انجاز الاستثمارات الأجنبية إلا في ايطار شراكة تمثل فيها المساهمة الوطنية المقيمة بنسبة 51 % على الأقل من رأس المال الاجتماعي , و يقصد بالمساهمة الوطنية جمع عدة شركاء** " .
- المادة **60** تم أحكام المادتين **09** مكرر و **09** مكرر **01** من الأمر رقم **01 – 03** المؤرخ في **20** أوت سنة **2001** و المتعلق بتطوير الاستثمار المعدل و المتمم و تحرر كما يلي : " **المادة 09 مكرر يخضع منح مزايا النظام العام لتعهد كتابي من المستفيد بإعطاء الأفضلية للمنتجات و الخدمات ذات المصدر جزائري** "
- اما المادة **61** فتعدلت أحكام المادة **12** مكرر **01** من الأمر رقم **01 – 03** المؤرخ في **20** أوت سنة **2001** و التعلق بتطوير الاستثمار المعدل و المتمم و تحرره كما يلي :

" يمكن أن تخص المزايا التي يمكن منحها ..... (بدون تغيير حتى) يمكن أن يقرر المجلس الوطني للاستثمار منح مزايا إضافية طبقا للتشريع المعمول به .... دون المساس بقواد المنافسة , يؤهل المجلس الوطني للاستثمار قانونا للموافقة , لفترة لا تتجاوز خمس سنوات على الإعفاءات أو التخفيضات في الحقوق أو الضرائب أو الرسوم بما فيها الرسم على القيمة المضافة التي تثقل أسعار السلع المنتجة عن طريق الاستثمار الذي يدخل في ايطار النشاطات الصناعية الناشئة "

- المادة **04** مكرر **02** : " **لا يمكن تحقيق الاستثمارات المنجزة من طرف الجزائريين المقمين بالشراكة مع المؤسسات العمومية الاقتصادية إلا في ايطار مساهمة الدنيا من هذه المؤسسات , تعادل أو تفوق 34 % من رأس المال الاجتماعي** "

ثالثا : تقييم الأخير للأمر رقم 09 – 01 المؤرخ في 22 جويلية 2009 م :

من القراء الأولى لبنود الأمر **09 / 01** , و المتعلقة بالاستثمار و التي سالفة الذكر فانه يمكن أن نلاحظ الطابع الدقيق و خاصة الصرامة في بعض المواد المتعلقة بالاستثمار , و السؤال الذي يطرح نفسه هل هذه الصرامة جاءت كنتيجة خلفية لاستثمارات أجنبية فاشلة ؟

عموما لا يمكن التعليق حول هذه التعديلات نظرا إلى كون هذا القانون قانونا جديدا و احدث تغيرات جذرية و جوهرية على الاستثمار بصفة خاصة و الاقتصاد بصفة عامة كما أن معظم أحكامه لم تدخل بعد حيز التنفيذ لذا يمكن التساؤل حول ما مدى تأثير هذا القانون في ارضع الواقع على الاستثمارات خاصة .

و عليه فان **منظمة (doing business)** حسب تقريرها السنوي لمناخ الاستثمار و الأعمال لسنة **2010** م يضع الجزائر في المركز **136** من بين مجموع **183** من حيث الاقتصاد و كذلك من ناحية التسهيلات التي يحظى بها المستثمرين و المتعاملين الاقتصاديين[49]

المطلب الثاني: التنمية الاقتصادية في الجزائر

تمهيد : تعتبر السياسة الاتفاقية احد أهم العوامل المؤثرة في الأداء الاقتصادي فالإنفاق العام هو الأداة الرئيسية للدولة في تحقيق الأهداف الاقتصادية و الاجتماعية , فقد اعتمدت الجزائر سياسة توسعية اتفاقية ابتدءا من سنة **2000** حيث برزت إلى العيان مؤشرات ايجابية للاقتصاد الجزائري , عكسها بشكل مباشر ارتفاع أسعار النفط إلى مستوى **28,5** دولار أي ارتفاع بنسبة **59 %** مقارنة بسنة **1999** و هذا ما أدى إلى ارتفاع احتياطي الصرف سنة **2000** إلى مستوى **11,9** مليار دولار أي حوالي **170%** مقارنة بسنة **1999** و قد سمح هذا الانفراج المالي نتيجة ارتفاع المداخيل إلى تحول الجزائر إلى إتباع سياسة اقتصادية جديدة ترتكز على التوسع في الإنفاق العام , و خاصة و أن كل المؤشرات كانت توحي لاستمرار تزايد أسعار النفط الجزائري على الأقل على المدى المتوسط و قد تجلت هذه السياسة المرتكزة على التوسع في النفقات العامة للفترة **2001 – 2014** في كل من المخطط الإنعاش الاقتصادي **2001 – 2004** و البرنامج التكميلي لدعم النمو **2005 – 2009** و برنامج التنمية الخماسي **2010 – 2014** و ذلك كما يلي :

[49] عليوش قربوع كمال , " قانون الاستثمار في الجزائر " , ديوان المطبوعات الجامعية , الجزائر , 1999 , ص 89 – 60

الفرع الأول : مخطط الإنعاش الاقتصادي 2001-2004 :

اقر هذا المخطط في افريل من سنة **2001** بحيث بلغت قيمته **525** مليار دينار أي ما يعادل **7** مليار دولار و اعتبر أنداك برنامجا قياسيا و ذلك بالنظر إلى احتياطي الصرف المتراكم آنذاك قبل إقراره و الذي قدر ب **11,9** مليار دولار[50] و كان يهدف بشكل رئيسي إلي :

- الحد من الفقر و تحسين المستوى المعيشي .
- خلق مناصب الشغل و الحد من البطالة .
- دعم التوازن الجهوي و إعادة تنشيط الفضاءات الريفية .

و ترتكز المخصصات المالية لمخطط دعم الإنعاش الاقتصادي بالأساس على أربعة أوجه رئيسية كما يوضحه الجدول رقم (**02**) في حين بلغ عدد المشاريع المدرجة في ايطار مخطط دعم الإنعاش الاقتصادي **2001 -2004** حوالي **15974** مشروعا وزعت في الجدول رقم (**03**) و كل هذا جاء على النحو التالي :

الجدول رقم (02) :مضمون مخطط دعم الانعاش الاقتصادي 2001 -2004 (الوحدة مليار دج)[51]:

القطاعات / السنوات	2001	2002	2003	2004	المجموع (المبالغ)	المجموع (النسب)
اشغال كبرى و هياكل قاعدية	100,7	70,2	37.6	2,0	210,5	40,1
تنمية محلية و بشرية	71,8	72,8	53,1	6,5	204,2	38,8
دعم قطاع الفلاحة و الصيد البحري	10,6	20,3	22,5	12,0	65,4	12,4
دعم الإصلاحات	30,0	15,0	/	/	45,0	8,6
المجموع	205,5	185,9	113,9	20,5	525,0	100

المصدر : بوفليح نبيل :" اثار برامج التنمية الاقتصادية على الموازنات العامة في الدول النامية "

[50] World bank : a puplic expenditure review , report n0 36270 , vol 1,2007 p4
Site resources : world bank . org /INTALGERIA /Resources / ALGERIA PER –ENG –volume I pdf

[51] بوفليح نبيل :" اثار برامج التنمية الاقتصادية على الموازنات العامة في الدول النامية " , مذكرة ماجستير , جامعة حسيبة بن بوعلي , الشلف , 2005 ص 107

الجدول رقم (03) : المشاريع المدرجة في ايطار مخطط دعم الإنعاش الاقتصادي 2001-2004[52] :

القطاعات	عدد المشاريع المدرجة
الري, الفلاحة و الصيد البحري	6312
السكن, العمران و الأشغال العمومية	4316
تربية , تكوين المهني و تعليم العالي و بحث العلمي	1369
هياكل القاعدية شبانية و ثقافية	1296
أشغال المنفعة العمومية و الهياكل الإدارية	982
اتصالات و الصناعة	623
صحة , بيئة و النقل	653
حماية اجتماعية	223
طاقة و دراسات ميدانية	200

المصدر : بوفليح نبيل :" أثار برامج التنمية الاقتصادية على الموازنات العامة في الدول النامية "

و اعتمادا على ما سبق ارتكزت قيمة المخطط على قطاع البناء و الهياكل القاعدية نظرا للظروف الصعبة التي كان يعاني منها الاقتصاد الجزائري قبيل بداية الألفية الجديدة من تدهور في البنى التحتية القاعدية , إضافة إلى أهميتها الكبرى في تأسيس لمحيط ملائم لنهوض و تطور النشاط الاقتصادي الذي كان الهدف الرئيسي من المخطط دعم الإنعاش الاقتصادي حيث استحوذ على النصيب الأكبر من المشاريع بمبلغ **210,5** مليار دج أي ما نسبته **40,1 %** , إضافة إلى مجال التنمية المحلية و البشرية نظرا لما يكتسبه هذا الجانب من أهمية كبيرا في تحسين الظروف الاجتماعية و تدعيم سبل التنمية الاقتصادية إذ قاربت قيمته **204,2** مليار دينار أي ما نسبته **38,8 %** ثم يأتي كل من القطاع الفلاحة و الصيد البحري بمبلغ **65,4** مليار دينار أي ما نسبته **12,4 %** ثم جانب الإصلاحات بقيمة **45** مليار دينار أي ما نسبته **8,6 %** من القيمة الإجمالية .

و قد خصصت النسبة الاخبرة من قيمة المخطط لسنتي **2001** و **2002** بما يقدر **205,4** مليار دج و **189,9** مليار دج على التوالي و ذلك في ايطار سعي الدولة إلى استغلال الانفراج المالي و من تم تسريع وتيرة الإنفاق بما يسمح بتحقيق قفزة كبيرة في تطور النشاط الاقتصادي [53] , و على مدار الفترة التي اقر فيها المخطط خلالها جاءت سنة

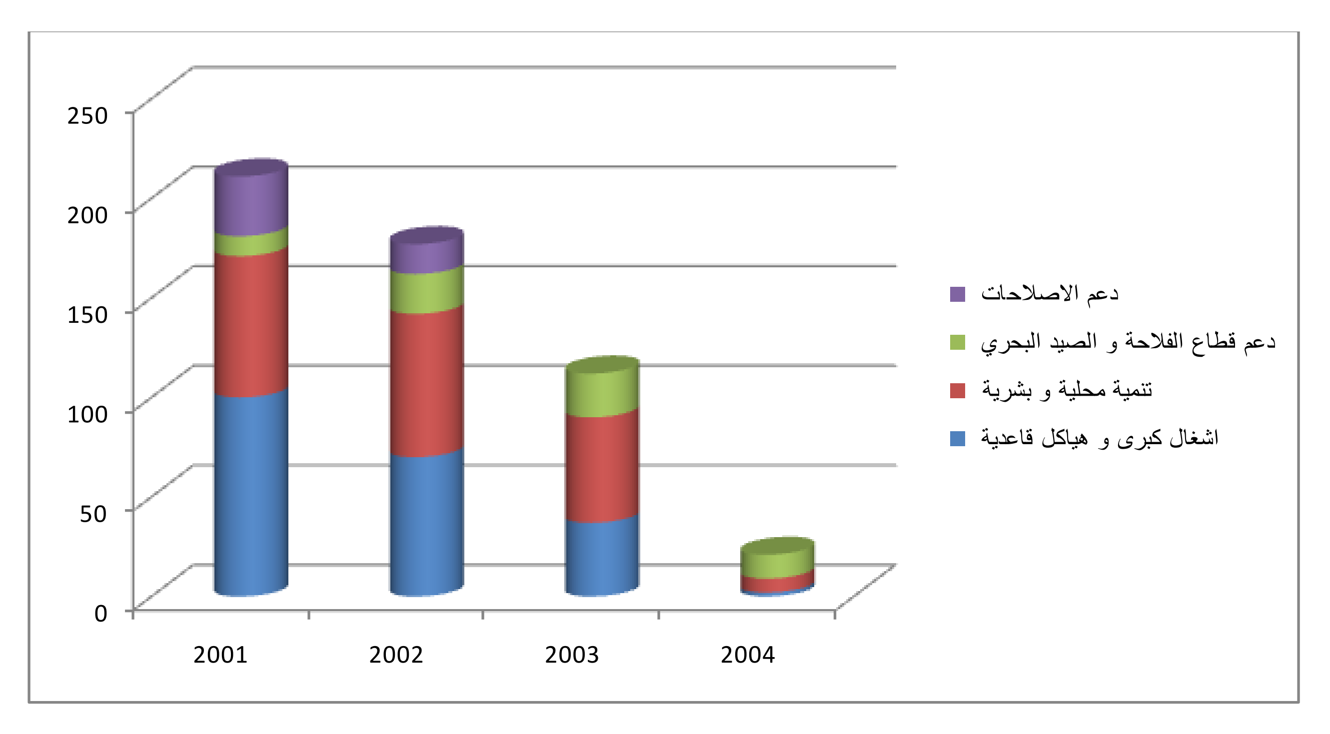
[52] بوفليح نبيل , نفس المرجع , ص 106

[53] بودخدخ كريم , " اثر سياسة الانفاق العام على النمو الاقتصادي " , دراسة حالة الجزائر , 2001 -2009 , رسالة الماجستير , جامعة الجزائر 2010 , ص 75 .



2001 كصاحبة اكبر المخصصات بما يقارب **205,4** دج ثم سنة **2002** ما يقارب **189,9** مليار دج ثم سنتي **2003** و **2004** بما يقارب **113,9** و **20,9** مليار دج على التوالي كما يبرزه في الشكل التالي :

الشكل رقم (02) : التوزيع القطاعي السنوي لمخطط دعم الإنعاش الاقتصادي 2001- 2004:



المصدر : من إعداد الطالب اعتمادا على بيانات الجدول المتضمن لمخطط دعم الإنعاش الاقتصادي **2001- 2004** .

الفرع الثاني : البرنامج التكميلي لدعم النمو 2005-2009 :

جاء هذا البرنامج في ايطار السعي نحو مواصلة سياسة التوسع في الإنفاق التي شرع في تطبيقها بداية من سنة **2001** , و خصوصا مع استمرار تحسن الوضعية المالية الناتجة عن تراكم احتياطي الصرف الذي سببته أسعار النفط المرتفعة منذ بداية الألفية , و اعتبر هذا البرنامج خطوة غير مسبوقة في التاريخ الاقتصادي الجزائري و ذلك من حيث قيمته المرتفعة , و التي بلغت ما يقارب **4203** مليار دينار أي ما يعادل **55** مليار دولار و كان يهدف بالأساس إلي[54] :

- تحسين المستوى المعيشي للأفراد سواء من خلال الجانب الصحي , التعليمي و الأمني .
- تحديث و توسيع الخدمات العامة نظرا لأهميتها في تطوير كلا من الجانبي الاقتصادي و الاجتماعي .
- تطوير الموارد البشرية و البنى التحتية باعتبارهما من أهم العوامل المساهمة في دعم عملية النمو الاقتصادي
- رفع معدلات النمو الاقتصادي و الذي يعتبر الهدف الرئيسي و النهائي لهذا البرنامج و الذي يسعى لتحقيقه انطلاقا من تحقق الأهداف الوسطية السالفة الذكر .

[54] بودخدخ كريم , مرجع سبق ذكره , ص 85

مضمون البرنامج التكميلي لدعم النمو [55] : يعتبر البرنامج التكميلي لدعم النمو برنامجا ضخما في تاريخ الجزائر من حيث قيمته و التي في شكله الأصلي **4203** مليار دج أي ما يقارب **55** مليار دولار , حيث أضيفت إليه بعد إقراره برنامجين خاصين , احدهما بمناطق الجنوب بقيمة **432** مليار دج و آخر بمناطق الهضاب العليا بقيمة **668** مليار دج , و مع زيادة على الموارد المتبقية من مخطط دعم الإنعاش الاقتصادي و المقدر ب **1071** مليار دج و الصناديق الإضافية المقدرة ب **1191** مليار دج و التحويلات الخاصة بحسابات الخزينة بقيمة **1140** مليار دج و ذلك كما يوضحه الجدول التالي :

الجدول رقم (04) : البرنامج التكميلي لدعم النمو و المخصصات المضافة له 2005 -2009 [56]:

البرنامج / السنوات	مخطط دعم الإنعاش الاقتصادي	البرنامج التكميلي لدعم النمو الأصلي	برنامج الجنوب	برنامج الهضاب العليا	تحويلات حسابات الخزينة	المجموع العام	قروض ميزانية الدفع
2004	1071					1071	
2005		1272			227	1500	862
2006		3341	250	277	304	4172	1979
2007		260	182	391	244	1077	2238
2008		260			205	465	2299
2009		260			160	420	1327
المجموع	1071	5394	432	668	1140	8705	8705

Source: World bank : a puplic expenditure review, report .

و جاء هذا البرنامج في ايطار السعي نحو محاولة استغلال الانفراج المالي الذي عرفته الجزائر بداية من الالفية الثالثة , و حيث يشمل في مضمونه خمسة محاور رئيسية كما يبرزه الشكل التالي :

[55] بودخدخ كريم , مرجع سبق ذكره , ص 97 .

[56] World bank : a puplic expenditure review , report n 036270 , vol 1,2007 p2

الجدول رقم (05) :مضمون البرنامج التكميلي لدعم النمو 2005– 2009 (الوحدة مليار دج)[57] :

القطاعات	المبالغ	النسب
تحسين ظروف معيشة السكان	1908,5	% 45,5
تطوير المنشات الأساسية	1703,1	% 40,5
دعم التنمية الاقتصادية	337,2	% 8
تطوير الخدمة العمومية	203,9	% 4,8
تطوير تكنولوجيات الاتصال	50	% 1,1
المجموع	4202,9	% 100

Source: www.premier – minister . gov .dz/arabe/media/PDF/Texte Reference /Texte Essentiels / prog Croissance .pdf

و ارتكزت المخصصات المالية لهذا البرنامج على محورين رئيسين , الأول يتعلق بتحسين مستوى معيشة السكان من خلال توفير السكن و تجهيز مدارس و مطاعم مدرسية إضافية , و كذا تأهيل المرافق الصحة , الرياضة و الثقافة , وأما المحور الثاني فيتعلق بتطوير المنشات الأساسية و القاعدية تماشيا مع ما قد تم الشروع فيه من قبل في ايطار مخطط الإنعاش الاقتصادي , و ذلك في ايطار تحديث و تطوير البنى التحتية التي كانت تشهد فيها الجزائر تراجعا حادا نظرا لظروف الأمنية الصعبة التي عاشتها في العشرية الأخيرة من التسعينيات , خصوصا و أنها تمثل دعما و حافزا قويا للاستثمار و التنمية الاقتصادية .

و كخلاصة للفرعين السابقين , الأول شهدت الجزائر فترات انتعاش اقتصادي ترجمها الارتفاع في أسعار النفط ابتدءا من الثلاثي الأخير لسنة **1999** , والذي أضفى نوعا من الراحة المالية التي تم استغلالها في بعث النشاط الاقتصادي من خلال إتباع سياسات مالية توسعية , عبر عنها حجم الإنفاق العام ضمن مخططي دعم الإنعاش و البرنامج التكميلي لدعم النمو حيث ارتفعت نسبة الإنفاق العمومي من الناتج الخام من **28,31 %** سنة **2000** إلى حوالي **34,87 %** سنة **2003** , حيث كان للسياسة الاتفاقية من خلال البرنامجين السابقين تحسن في بعض المؤشرات الاقتصادية الكلية , و من أهمها انخفاض حجم المديونية الخارجية إلى حدود **4,888** مليار دولار سنة **2007** , و ارتفاع نسب النمو الاقتصادي سنة **6,8 %** سنة **2003** , و نفس الشيء عرفته مستويات التشغيل أين انخفضت نسبة البطالة في الجزائر إلى أكثر من النصف خلال سنتي **2005** و **2006** إذ سجلت الأرقام الرسمية لسنة **2007** نسبة **11,8 %** أما عن معدلات التضخم فقد وصلت إلى ادنى مستوياتها حيث بلغت **0,33 %** سنة

[57] www.premier – minister . gov .dz/arabe/media/PDF/Texte Reference /Texte Essentiels / prog Croissance .pdf , p 19

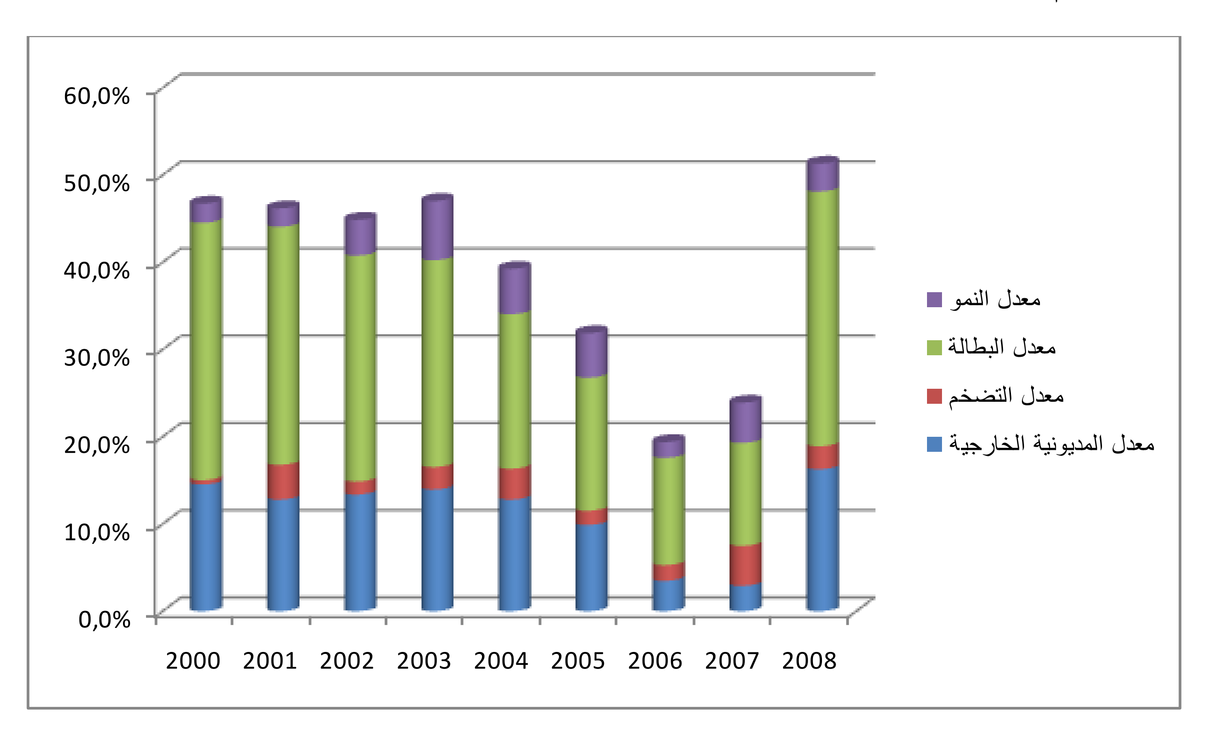
2000 و 1,64 % سنة 2005 و يمكن ملاحظة ذلك من خلال الجدول و البيان لأهم المؤشرات التالية :

الجدول رقم (06) : بعض المؤشرات الاقتصادية الجزائرية الكلية الخاصة بالفترة 2000-2008 [58]:

السنوات	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
معدل النمو%	2,2	2,1	4,1	6,8	5,2	5,1	1,8	4,6	3,2
معدل البطالة%	29,5	27,7	25,9	23,71	17,7	15,26	12,3	11,8	29,2
معدل التضخم %	0,33	4,22	1,41	2,58	3,56	1,64	1,8	4,6	2,64
المديونية الخارجية (مليار دولار)	25,2	22,5	22,8	23,52	22,1	16,83	5,583	4,88	27,99

Source: Statistical Appendix (1998/2004/2006/2009) IMF staff county report .

الشكل رقم (03) : تطور المؤشرات الاقتصادية الجزائرية الكلية الخاصة بالفترة 2000-2008 :



المصدر : من إعداد الطالب اعتمادا على بيانات الجدول .

الفرع الثالث : برنامج التنمية الخماسي 2010-2014 :

يندرج برنامج التنمية الخماسي ضمن ديناميكية إعادة الاعمار الوطني التي انطلقت قبل عشرة سنوات ببرنامج دعم الإنعاش الاقتصادي الذي تم مباشرته سنة 2001 على قدر الموارد التي كانت متاحة وقت ذاك و, تواصلت الديناميكية هذه البرنامج فترة 2004-2009 الذي تدعم هو الأخر بالبرامج الخاصة التي رصدت لصالح ولايات الهضاب العليا و الجنوب , و تعكس قيمة الاستثمارات العمومية للبرنامج الخماسي 2010-2014 (21214

58 Statistical Appendix (1998/2004/2006/2009) IMF staff county report , p 17

دج) أي ما يعادل (**285** مليار دولار) إرادة السلطات العمومية في المحافظة على هذه " **الديناميكية الخاصة** " التي تشمل جميع القطاعات حيث كان بين أهم الأهداف الرئيسية للبرنامج الخماسي [59] :

- تحسين التنمية البشرية .
- مواصلة تطوير المشاءات القاعدية الأساسية و تحسين الخدمة العمومية .
- دعم تنمية الاقتصاد الوطني .
- التنمية الصناعية
- تشجيع إنشاء مناصب الشغل .
- تطوير اقتصاد المعرفة .

و يرى الخبراء إن " **مبلغ الالتزامات المالية التي اقرها رئيس الجمهورية عبد العزيز بوتفليقة خلال البرنامج الخماسي المقبل هي إرادة السلطات العمومية في الاستفادة من الصحة المالية للخزينة الوطنية من اجل تسريع و تعزيز التنمية الاقتصادية و الاجتماعية** "

كما يشير ملاحظين آخرين إلى أن المبالغ التي تستثمرها الدولة الجزائرية للبرنامج الخماسي **2010-2014** يساوي تقريبا نصف ما اقره الزعماء الاوروربيين من اجل إنقاذ اليونان من الإفلاس جراء الأزمة الاوروربية .

و يرى مختصين آخرين أن الجزائر لم يسبق لها في الواقع الأمر أن خصصت مثل هذا الغلاف لبرنامج تنموي " **حيث أن الظروف الحالية ملائمة لهذا الالتزام المتميز للسلطات العمومية من اجل تسريع انجاز مشاريع اجتماعية و اقتصادية مهيكلة** "

و دعمت الرؤيا المختصين بالقول " **بتوفير تسيير جديد لمداخيل المحروقات التي تتراوح منذ سنوات في حدود 55 مليار دولار سنويا و تحكم في التضخم بين (4 % - 3 %) و نسبة النمو بين (4 % - 5 %) سنويا رغم الأزمة المالية العالمية علاوة على على أن الجزائر قد تخلصت تقريبا من مديونيتها مع احتياطات صرف معتبرة** "

[59] برنامج التنمية الخماسي 2010-2014 , Www . ANDI .dz

جدول رقم (07): مضمون برنامج التنمية الخماسي 2010-2014 (الوحدة مليار د ج)[60] :

القطاعات	المبالغ
التنمية البشرية	10000
قطاع الاشغال العمومية و المشاءات القاعدية	6447
قطاع الموارد المائية , الري	-
قطاع السكن	3700
قطاع الصحة	619
البحث العلمي و التكنولوجيا الجديد للإعلام و الاتصال	250

Source: www.premier – minister . gov .dz/arabe/media/PDF/Texte Reference /Texte Essentiels / prog Croissance .pdf

تؤكد الخطة الخماسية الجديدة للجزائر للفترة ما بين **2010-2014** على أن انتقال البلاد بعيدا عن الاعتماد الكلي على قطاعي النفط و الغاز , حيث تمثل الإيرادات الحالية لصادرات الجزائر من النفط أكثر من **80 %** من واردات العملة الأجنبية للبلاد و وفقا للمسؤولين الجزائريين سوف تستخدم **287** مليار دولار المودعة صناديق جديدة , و بالإضافة إلى **55** مليار دولار تلك المودعة في الصناديق الحالية لتنمية البنى التحتية و بناء القدرات التي سوف تضع الجزائر في موقع أفضل كمجتمع قائم على المعرفة , و تتضمن الخطة الخماسية عدة مشاريع تنموية و الجدول التالي يوضح تطور الناتج المحلي الإجمالي الحقيقي :

جدول رقم (08) : يوضح تطور الناتج المحلي الخام في الجزائر [61] :

السنوات	2009	2010	2011	2012	2013
الناتج المحلي الإجمالي الحقيقي	%2,20	%3,90	%4,00	%4,10	%4,90

Source: Statistical Appendix (2009/2010/2011/2012/2013) IMF staff county report

المطلب الثالث: القطاع الخاص في الجزائر

اعتمدت فلسفة التحولات الاقتصادية في بعض الدول على أعمال آليات السوق و توسيع دور القطاع الخاص في النشاط الاقتصادي و ذلك من خلال البرامج الإصلاحية الاقتصادية المعتمدة حيث أصبح النشاط الاقتصادي بجوانبه المختلفة كالتجارة , الصناعة, الاستثمار, و غيرها من المجالات و لان هذه الأخيرة هي أهم المجالات التي تحقق التنمية

[60] www.premier – minister . gov .dz/arabe/media/PDF/Texte Reference /Texte Essentiels / prog Croissance .pdf , p 25

[61] Statistical Appendix (2009/2010/2011/2012/2013) IMF staff county report , p 15

الفرع الأول : مفهوم القطاع الخاص : كانت هناك العديد من التعاريف للقطاع الخاص إلا انه يبقى مرتبط و بشكل أساسي بظهور الرأسمالية و من بين التعاريف سنستعرض منها :

التعريف الأول: " القطاع الخاص هو الاقتصاد الحر الذي يرتكز على الية السوق الحرة و المنافسة التامة لتحديد أسعار السلع والكميات المنتجة و المستهلكة بدون تدخل أية فئة (الدولة او غيرها) في النشاط الاقتصادي بشكل يتعارض مع قواعد المنافسة الحرة حيث المتعاملين كثر الذين لا يمكنهم التاثير على كل الافراد في القرارات الاقتصادية و ابرز قاعدة لهذا القطاع الخاص هي تحقيق الربح مما يخلق وضع احتكاري الذي يستبعد كل المزايا الاقتصادية أحيانا و كذا يلغي الاعتبارات الاجتماعية التي كان يتحملها القطاع العام[62] "

التعريف الثاني : " القطاع الخاص يمثل جزء من الاقتصاد الوطني الذي تديره او تملكه شركات الأشخاص او شركات الأموال و الأفراد[63] "

التعريف الثالث : " القطاع الخاص هو القطاع الذي يدار بمعرفة الأفراد و وحدات الأعمال و تتولى آليات السوق توجيه دفة الأمور بالنسبة الأنشطة الاقتصادية الخاصة و هي تسعى بالتالي إلى تحقيق أقصى ربح ممكن[64] "

و ينقسم القطاع الخاص إلى قسمين

- قطاع خاص منظم : و هو القطاع الذي يعمل في ايطار منظم حيث يمسك في عمله و تعامله حسابات نظامية
- قطاع خاص غير منظم : و القطاع الذي لا يمسك في عمله و تعامله حسابات نظامية و هو قطاع الحرفي .

و بشكل عام يمكن تعريف القطاع الخاص على الشكل التالي : **" هو ذلك الجزء من الاقتصاد الغير الخاضع لسيطرة الحكومة و يدار وفقا لاعتبارات ربحية مالية[65] "**

---

[62] ضياء مجيد موسوي , " الخصخصة و التصحيحات الهيكلية و اتجاهاتها " , دار النهضة , الجزائر , 2003 م , ص 18 .

[63] مسعود سميح , " الموسوعة الاقتصادية " , شركة المطبوعات للتوزيع و النشر , الطبعة الثانية , بيروت , 1997 , ص 126 .

[64] خميس خليل , " مساهمة القطاع العام و القطاع الخاص في التنمية الوطنية في الجزائر " , مجلة الباحث العدد 09 / 2011 , جامعة ورقلة, الجزائر , ص 46

[65] احمد الكواز , " بيئة ممارسة انشطة الاعمال و دور القطاع الخاص " , سلسلة اجتماعات الخبراء , المعهد العربي للتخطيط بالكويت , ع 28 ,ص7

الفرع الثاني : العوامل المحدد لنمو القطاع الخاص :

يتطلب تنمية القطاع الخاص توافر مجموعة من العوامل الأساسية المرتبطة بمناخ الاستثمار و حسب المؤسسة العربية لضمان الاستثمار ينصرف تعريف مناخ الاستثمار إلى : **" مجمل الأوضاع و الظروف المكونة للمحيط الذي تتم فيه العملية الاستثمارية و بالتالي على حركة و اتجاهات الاستثمارات و هي تشمل الأوضاع و الظروف السياسية و الاقتصادية و الاجتماعية والأمنية و كما تشمل الأوضاع القانونية و التنظيمات الإدارية "**

و من أهم العوامل المحددة لنمو القطاع الخاص في بعض الدول و خاصة النامية منها باعتبار الجزائر من ضمنها نذكر مايلي[66] :

أولا : معدل نمو الناتج : هناك علاقة مزدوجة بين الاستثمار الخاص و معدل نمو الناتج فزيادة في الاستثمار سواء في تنمية الموارد أو في البحث و التطوير و التعليم و التدريب و من خلال تأثيرها الايجابي على الإنتاجية تسهم في الزيادة معدل نمو الناتج الإجمالي , كما أن زيادة معدل نمو الناتج من شانه أن يعطي المستثمرين مؤشرا تفاؤليا عن مستقبل الطلب الكلي و الأداء الاقتصادي مما يحفزهم على تنفيذ مشاريع جديدة و قد قدم (**Green and villanueva**) سنة **1991** دلائل على أن هناك علاقة موجبة بين معدل نمو النتاج و الاستثمار الخاص و تمتد جذوره بطبيعة الحال إلى نظرية المعجل المرن بافتراض أن دالة الإنتاج تعكس علاقة ثابتة بين مخزون السلع الرأسمالية في الاقتصاد و مستوى الناتج المحلي الإجمالي الحقيقي .

ثانيا: القروض المصرفية : يرتكز الإنفاق الاستثماري في السنوات الأولى من عمر المشاريع الجديدة في تحقيق العائد عادة الا في السنوات اللاحقة لذا تحتاج المشاريع إلى تمويل بالعملات المحلية آو الأجنبية سواء تم تدبيره من مصادر داخلية او خارجية للمؤسسة و عكس الحال في الدول المتقدمة حيث تعتمد المؤسسات الكبيرة في تمويل استثماراتها على الموارد الذاتية من الأرباح المحتجزة و بيع الأسهم الجديدة , نجد في الدول النامية و خاصة الجزائر أن المؤسسات تعتمد في تمويل الجزء الأكبر من استثماراتها في الغالب على الفروض المصرفية , لذا فان وفرة القروض المصرفية من شانها أن تدعم الاستثمار الخاص في الدول النامية .

ثالثا : سعر الفائدة : فيما يتعلق بأثر سعر الفائدة على الاستثمار الخاص في الدول النامية فما زالت هناك اختلافات حول هذا الأثر على المستويين النظري و التجريبي , فعليا حين شاع الاعتقاد حتى السبعينات و طبقا للنظرية الكلاسيكية و النيو كلاسكية أن تخفيض أسعار الفائدة يشجع الإنفاق الاستثماري فان الأدب الاقتصادي المعاصر و الذي بدا مع ظهور نموذج " **ماكينون – شو** " في أوائل السبعينات من القرن العشرين و تبني صندوق النقد و البنك الدوليين لسياسات الإصلاح الاقتصادي و التي طالب بإزالة التشوهات في سعر الفائدة و نادى

---

66 مولاي لخضر عبد الرزاق , بونوة شعيب , " دور القطاع الخاص في التنمية الاقتصادية بالدول النامية – دراسة حالة الجزائر- , مجلة الباحث العدد 7 /2009 – 2010 , ص 139 .

بتحرير القطاع المالي و بإتباع سياسة نقدية تعمل على رفع أسعار الفائدة الحقيقة إلى قيم موجبة تهدف إلى زيادة حجم الاستثمار و ذلك على اعتبار أن أسعار الفائدة المرتفعة ستؤدي من ناحية إلى تشجيع المدخرات , و من ناحية أخرى إلى توظيف الكفء لها على أساس المنافسة التي تؤدي في نهاية الأمر إلى سيادة الاستثمارات الأكثر كفاءة و ربحية , أما على أساس المستوى التجريبي فان التطبيق العملي لسياسات أسعار الفائدة في الدول النامية قد تسفر عن وجود اختلاف الباحثين حول اثر سعر الفائدة على الاستثمار و بمعنى انه ليس هناك اتفاق عام لهذا الأثر على الاستثمار الخاص .

رابعا : سعر الصرف : يتاثر الاستثمار بما يطرأ على سعر الصرف بالعملة الوطنية من تقلبات سعر الصرف الحقيقي الذي قد يميل إليه عادة البرامج الإصلاح الاقتصادي في بعض الدول يأتي مصحوبا بارتفاع في معدل التضخم نتيجة الزيادة في الصادرات و قلة الواردات و ارتفاع أسعارها بسبب تخفيض سعر العملة الوطنية فإذا سعت الدولة في الحالة معالجة التضخم عن طريق خفض عرض النقود فسيؤدي ذلك إلى ارتفاع أسعار الفائدة مما يؤثر سلبا على الاستثمار الخاص و قد أوضح " **باف**" (**Buff**) سنة **1986** م أن خفض السعر الحقيقي للعملة الوطنية يؤثر على الجانب الطلب بتقليص الإنفاق نتيجة للارتفاع المتوسط العام للأسعار محليا بسبب زيادة أسعار الواردات بالعملة الوطنية و زيادة الصادرات و عليه فمن المتوقع أن يؤدي خفض سعر العملة الوطنية إلى تراجع في الإنفاق و بالتالي نقص الاستثمار الخاص استجابة للنقص في الطلب الكلي , أما على الجانب العرض و نتيجة للتحول في الإنفاق في اتجاه المنتجات الوطنية فالارتفاع في الأسعار محليا يكون مركزا على أسعار السلع الداخلة في التجارة الدولية بالنسبة لأسعار السلع غير الداخلة في التجارة , و يشجع الاستثمار الخاص للتوسع في إنتاجها و ذلك على حساب الاستثمار في القطاع السلع و الخدمات و التي لا تدخل في التجارة التي لا يزيد إنتاجها فلا يسمح لأسعارها بالارتفاع فالأثر النهائي لخفض سعر العملة على الاستثمار يعد سؤلا تجريبيا .

خامسا : الضرائب : تؤثر الضرائب المباشرة سلبيا على الاستثمار الخاص من خلال تأثيرها على الدخول المتاحة للقطاع العائلي مما يؤدي إلى نقص الادخار و الحد من الاستثمار و تفسير ذلك يمكن في أن هناك علاقة طردية بين حجم الدخل و مستوى الادخار و أن الضرائب على الدخل تفرض أساسا على أصحاب الدخول المرتفعة ذوي الميل الحدي المرتفع للادخار و من ثم فان انخفاض دخولهم نتيجة زيادة في معدلات الضريبة على الدخل سوف يؤدي إلى انخفاض حجم مدخراتهم و من ثم الحد من استثماراتهم , كما أن الضرائب التي تصيب أرباح بعض الأنشطة في المشروعات تحد من الاستثمار بصورة مباشرة فالضرائب على الأرباح المشروعات تؤثر على معدل العائد المتوقع على الاستثمار على نفقته , الأمر الذي يؤدي إلى الحد من الاستثمار في حالة توقع المشروعات زيادة سعر الضرائب يضاف إلى ذلك أن الضرائب المرتفعة على أرباح المشروعات تدفع أصحابها إلى المبالغة في النفقات عند تقدير المادة الخاضعة للضريبة مما يؤدي إلى انخفاض الحصيلة مع عدم زيادة الادخار الخاص , و كذلك يمكن أن تؤدي إلى ضرائب على الاستهلاك (و هو ما يتوقف على مدى مرونة الطلب على هذه المنتجات) إلى تخفيض

الطلب على المنتجات مما قد يؤدي إلى خفض الاستثمار و في هذه حالة يظهر خفض الاستثمار كأثر غير مباشر للضريبة .

سادسا: الإنفاق الحكومي أو الاستثمار العام و مزاحمته للقطاع الخاص:

يمثل الإنفاق الحكومي نسبة كبيرة من الإنفاق أو الطلب الكلي و هذا ما يكون جليا في الدول النامية – الجزائر– و أي نقض في الإنفاق الحكومي نتيجة لانخفاض إيرادات الدولة أو نقص في مخطط الإنفاق الحكومي بهدف معالجة التضخم أو العجز المتنامي في الموازنة العامة من شانه أن يؤثر سلبا على الطلب الكلي في الاقتصاد و بالتالي يؤثر سلبا كذلك على توقعات القطاع الخاص تجاه ربحية الاستثمارات الجديدة و الزيادة في الإنفاق الحكومي تؤدي بطريقة مباشرة أو غير مباشرة إلى زيادة الطلب الحكومي مما يحفز القطاع الخاص على زيادة الاستثمار بغية التوسع في الإنتاج استجابة لزيادة الطلب الكلي فمن المتوقع أن تكون علاقة موجبة بين الإنفاق الحكومي و القطاع الخاص .

سابعا: الديون الخارجية: يبرز العجز في الحساب الجاري كأحد أهم محددات الاستثمار الخاص في الدول النامية فالديون الخارجية تعتبر مشكلة مزدوجة التأثير على اقتصاديات الدول النامية فهي تعد المصدر الأساسي لتمويل استثمارات خطط التنمية من العملات الأجنبية اللازمة لاستراد السلع الرأسمالية من الآلات و معدات فلا ضرر من الديون الخارجية على الدول إذا ما أحسنت استغلال القروض في مشاريع استثمارية مجدية و داعمة للنمو الاقتصادي و في الحالة الغالبة على الدول النامية الفقيرة في المراحل المبكرة لعملية النمو الاقتصادي و لكن عندما يحين موعد سداد أقساط القروض و الفوائد عليها فان ذلك يؤثر سلبا على مناخ الاستثمار و يمثل نزيفا على الموارد الشحيحة من النقد الأجنبي الذي يتوفر للدول النامية و بذلك تؤثر سلبا على الاستثمار الخاص .

ثامنا : تحقيق التوازن الاقتصادي :

يمثل تحقيق التوازن الاقتصادي [67] ب " **التوظيف الكامل بدون تضخم** " والتوازن الاقتصادي الخارجي " **التوازن في ميزان المدفوعات** " , و يعد التغيير في معدل نمو عرض النقود من أهم مؤشرات الاستقرار الاقتصادي الكلي حيث ينعكس هذا التغير على معدل التضخم و مستوى الناتج و العمالة و الطلب الكلي و من المتوقع أن يؤدي عدم الاستقرار معدل نمو عرض النقود إلى زيادة عدم تيقن قطاع الأعمال حول مستقبل الوضع الاقتصادي الأمر الذي يدفعهم إلى التأجيل تنفيذ مشاريعهم الاستثمارية بسبب الطبيعة غير التراجعية للاستثمار و عليه فان المستثمرين يفضلون الانتظار حتى يتوفر لهم المزيد من التصورات حوا المستقبل و بذلك تضاف تكلفة الانتظار لترفع من تكلفة الفرصة البديلة للاستثمار كما جاء في دراسة ل " **بنديك**" (**bandaik**) و كما أوضح " **قرتين**" و"**فيلنوف**"

[67] مولاي لخضر عبد الرزاق , بونوة شعيب , مرجع سبق ذكره , ص 142 .

(gratine) و **(Villanova)** أن خفض معدل نمو عرض النقود في مواجهة التضخم أو العجز المستمر في الحساب الجاري له ثاتير سلبي على الاستثمار الخاص من خلال ثلاث قنوات :

- تقييد النقود يؤدي إلى زيادة في سعر الفائدة الحقيقي مما يخفض معدل الأمثل للاستثمار .
- تقييد عرض النقود يتسبب في نقص الأرصدة المتاحة للبنوك لتوليد القروض اللازمة لتمويل الاستثمار .
- قد يتسبب خفض معدل نمو عرض النقود إذا استمر لفترة طويلة إلى نقص في الطلب الكلي و تدني في مستوى الأسعار مما يسهم في تقليص الأرباح المؤسسات فتقل قدرتها على التمويل الذاتي لمشاريعها الاستثمارية و بالتالي يؤثر سلبا على إجمالي الاستثمار الخاص .

تاسعا : الاستقرار السياسي : يعتبر الاستقرار السياسي كأحد مقومات البيئة السياسية و كعنصر من عناصر المناخ الاستثماري و عليه فان الدول التي تسودها أوضاع سياسية غير ديمقراطية و غير مستقرة لا يمكنها أن توفر المناخ المناسب للاستثمار خاصة الاستثمار الخاص الوطني و الأجنبي و بالتالي تحد من قدرة الاقتصاد على الاستيعاب و التوظيف فعدم الاستقرار يؤخر من خطوات التنمية المرسومة لأنه يقضي بالأمور إلى عدم التأكد و عدم ضمان إزاء المستقبل و من جهة أخرى عدم الاستقرار يؤدي برجال الأعمال في الدول النامية إلى توجيه أموالهم إلى مشروعات لا تصيف إلى بناء التنمية بل إلى اكتنازها ووضعها بعيدا عن مجالات الاستثمار .

عاشرا : الاستقرار التشريعي : يعتبر أداة لترجمة السياسة الاستثمارية للدولة أو للتعبير عنها في كافة المجالات و في جميع النواحي الاقتصادية و المالية و الإدارية و غيرها و تأتي التشريعات بصيغة مباشرة و هي التي تنصب عملية تنظيم استثمار رأس المال أو بصيغة غير مباشرة و هي التي تتعلق بقوانين النقد الأجنبي و قوانين الاستيراد و التصدير و غيرها من القوانين .

الفرع الثالث: دور قطاع الخاص في دعم النمو الاقتصادي:

يمثل القطاع الخاص اليوم محور عملية التنمية الاقتصادية و الاجتماعية في معظم بلدان العالم المتقدم و النامية على حد سواء نظرا لما يتمتع به هذا القطاع من مزايا و إمكانيات كبيرة تؤهله للقيام بدور ريادي في شتى المجالات الاقتصادية و الاجتماعية و في هذا الايطار تؤكد بعض الدراسات وجود علاقة ايجابية قوية بين أنشطة القطاع الخاص و النمو الاقتصادي و أن نمو الإنتاجية يرتبط بشكل وثيق بالاستثمارات الخاصة و مع توجيه السياسات الاقتصادية في العقدين الأخيرين من القرن الماضي نحو اقتصاد السوق فان الاتجاه نحو الاعتماد على القطاع الخاص و تنفيذ برامج الخصخصة أدى إلى زيادة نسبة استثمارات القطاع الخاص إلى مجمل الاستثمارات من ناحية و إلى زيادة نسبة الاستثمارات الخاصة إلى الناتج المحلي الإجمالي من ناحية أخرى و قد عزز هذا التوجه زيادة الاستثمارات الخارجية في عدد من الدول المختلفة كما أن كفاية و إنتاجية الاستثمارات القطاع الخاص تفوق كفاية و استثمارات قطاع العام حيث خلصت عدد من الدراسات إلى أن هناك ثاتيرا ايجابيا واسعا على النمو مصاحبا للاستثمارات الخاصة

مقارنة بتأثير الاستثمارات العامة ليس هذا فحسب بل أكدت الدراسات أن التأثير الايجابي للاستثمارات القطاع الخاص على النمو يفوق تأثير استثمارات القطاع العام بأكثر من مرة و نصف و التي تؤكد ارتباط درجة استثمارات القطاع الخاص بالتنمية الاقتصادية و النمو الاقتصادي في المجتمعات التي تهيء البيئة المناسبة للقطاع الخاص للمساهمة في التنمية الاقتصادية و عليه يمكن القول أن الاستثمار الخاص يساعد في الحد من الفقر , إذ أن القطاع الخاص المحلي القوي و الفعال يشكل عنصرا أساسيا في تنمية الاقتصاد المستدام , فمثلا : عند توفير فرص العمل و فرص توليد الدخل ينجر عنه التقليل من الفقر و هذا بفضل مساهمة القطاع الخاص , و يوصي تقرير مشروع الألفية التابع للأمم المتحدة (**2005**) بما يلي : **" تتضمن استراتيجيات الحد من الفقر المستند إلى الأهداف الإنمائية للألفية من شانها تعزيز القطاع الخاص المحلي و توفير فرص الدخل للفقراء "**

و عليه نستطيع القول أن تحفيز و تنمية القطاع الخاص المحلي في الدول النامية و إشراكه في تحقيق أهداف اقتصادية و اجتماعية يشكل احد الدعائم أساسية لجدول الأعمال الإنمائي لمخطط التنمية الاقتصادية و الذي ينعكس على رفع النمو الاقتصادي , و يمثل أيضا الاستثمار في القطاع الخاص تحقق مجموعة من الأهداف ذات البعد الاقتصادي و هي :

- زيادة معدلات التوظيف و التقليل من البطالة.
- ارتفاع مستوى الدخل و زيادة معدل إنتاجية.
- ارتفاع مستوى إنفاق الأسر على الصحة و التعليم و السكن و الاستهلاك.
- تحقيق النمو الاقتصادي و تعزيز التنمية الاقتصادية .
- انخفاض معدل الفقر و تحسين المستوى المعيشي .

تمهيد:

سوف نحاول من خلال الفصل الثاني التعرف على الاستثمار في الموانئ البحرية و هذا من خلال تخصيص مبحثين حيث يتضمن المبحث الأول عموميات حول الموانئ البحرية من حيث مختلف التعريفات و المفاهيم و كذا التصنيفات المتعلق بالموانئ و تطورها و اثر ذلك على الواقع وصولا إلى نظرة عامة حول أنظمة المينائية المتبعة في العالم سواء المتواجدة في الدول المتقدمة أو النامية و أخيرا معرفة أهم الفروقات و نقاط الاختلافات بين الموانئ العالمية و نظراتها المحلية ثم الانتقال إلى المبحث الثاني الذي سنناول فيه تقييم تجربة الجزائر من خلال دراسة حالة ميناء مستغانم و كيف انعكس الاستثمار فيه ؟ و ما هي أهم الآليات و الميكانزمات التي تم استخدامها و ما أثرها في الواقع الاقتصادي ؟ .

خاتمة الفصل الأول :

لقد تناولنا في الفصل الأول مجموعة من المفاهيم الاقتصادية ضمت كل من الاستثمار و التنمية الاقتصادية و النمو الاقتصادي و لقد حاولنا من خلال الدراسة و التحليل بتبسيط المفاهيم و تقريبها من الواقع بحيث بينا طبيعة العلاقة بين الاستثمار و التنمية الاقتصادية حيث يمثل الأول على انه موردا لتدفقات المالية التي تستخدم في مشاريع تنموية أو تفعيل القطاعات الإنتاجية , الصناعية و حتى الخدماتية التي يكون لها الأثر البالغ على اقتصاد الوطني بتسجيل لمعدلات نمو جيدة تعكس أداء و قوة الاقتصاد الوطني , أما الثاني فهي تعكس اثر الاستثمار في الواقع من خلال عدة أبعاد اقتصادية , اجتماعية , سياسية , ثقافية و هذا ما يظهر جليا في ارتفاع المستوى المعيشي و الوصول إلى درجة معينة من التطور , و قمنا أيضا بدراسة أهم الإصلاحات التي باشرتها الدولة الجزائرية في مجال جذب الاستثمارات من خلال توفير مناخ ملائم للاستثمار بسن قوانين و لوائح تشريعية و توفير كل الوسائل المادية و المالية و البشرية بهدف تنشيط الاقتصاد الوطني و الالتحاق بركب الدول المتطورة و السير على النهج الذي انتهجته و هذا بتسخير كل الطاقات و الإمكانيات المتاحة لإنجاح ذلك .

المبحث الأول: ماهية الموانئ البحرية (عالمية , وطنية) :

المطلب الأول : الايطار العام للموانئ البحرية :

الفرع الأول: ماهية الميناء البحري :

أولا: تعريف الميناء البحري:

يقصد بها عموما مجموعة الوسائل والتجهيزات المهيأة والمستغلة « PORT »

ا- *التعريف الأول:* " كلمة هدف ضمان نقل البضائع بين السفينة ومختلف أساليب النقل البرية والمائية الأخرى وهي : السكك الحديدية، النقل البري كالشاحنات، النقل المائي الداخلي[47] "

ب- *التعريف الثاني:* " عرف الميناء بأنه مكان ساحلي خصص من طرف السلطات الإدارية المسؤولة لخدمة العمليات التجارية البحرية[48] "

ج- *تعريف القانون الجزائري* : حسب نص المادة **889** من القانون البحري الجزائري، " رتبت الموانئ حسب استخداماتها، فالموانئ التجارية سميت كذلك ورتبت في هذا الصنف الموانئ المخصصة لضمان وفي أحسن الظروف الاقتصادية والأمنية مختلف عمليات الشحن والإفراغ للأفراد، البضائع والحيوانات الحية العابرة من النقل البحري إلى النقل البري والعكس، بالإضافة إلى كل العمليات المرتبطة بالملاحة البحرية"

الفرع الثاني : تطور الموانئ البحرية وآثارها :

أولا :تطور الموانئ البحرية : تطورت الموانئ بشكل كبير وهذا بمستوى تطور أسلوب التشغيل والإدارة وبمستوى تطور التكنولوجيا المستعملة مما كان لها الأثر الكبر على مختلف الاقتصاديات العالمية و يمكن تمييز مراحل هذا التطور كما يلي :

ا- *موانئ الجيل الأول:* نجد هذا النوع من الموانئ في الدول المتخلفة وخاصة في اقتصاديات الدول الزراعية ، وأهم

ما يميز هذه الموانئ نذكر ما يلي:

- بطئ عمليات المناولة وقلة الإنتاجية.
- الاعتماد على الأيدي العاملة.
- استخدام معدات وآلات بدائية.
- التعامل بصفة رئيسية مع البضاعة العامة والبضاعة الصب.
- الهياكل التنظيمية بسيطة.
- تدفق المعلومات محدودا أو معدوما.

[47] Jean George Baudelaire : « Administration et exploitation portuaire » , éditions eyrolles,collection du BCEOM- Paris , 1990 , P 3

[48] J. Gros Didier de Matous : « les régimes administratives et financier des ports maritimes ».-R.Pichon et R. Durand-Auzias- Paris 1969 ; P 20

- التأثير على الاقتصاد كان هامشيا مع عدم القيام بنشاطات القيمة المضافة.

ب)- موانئ الجيل الثاني : هذه الموانئ نجدها سائدة في الاقتصاديات الصناعية وهي تتميز بالسمات الرئيسية التالية:

- استخدام تكنولوجيات الأحجام الكبيرة وحدوث تطورات في مرافق البنية الأساسية.
- اقتصاديات التشغيل والتعامل مع أحجام كبيرة وارتفاع الإنتاجية وانخفاض التكلفة وزيادة المرونة.
- التوزيع الضخم والتخصص في المنتجات.
- القيام بنشاطات القيمة المضافة.
- استخدام نظم نقل متعددة الوسائط.
- التنظيم والإدارة المركزية.
- توليد المعلومات على نطاق كبير.

ج)- موانئ الجيل الثالث : فهي منتشرة في الاقتصاديات ما بعد التصنيع وهي عادة ما تكون دول متطورة اقتصاديا وتتميز هذه السمات الرئيسية فيما يلي:

- استخدام أجهزة آلية في العمليات الجمركية والرقابية.
- تكامل فعال بين الوسائط المتعددة **(Multi – Modal)**
- السرعة الفائقة والمرونة وانخفاض التكلفة.
- استخدام عمليات ومواصفات المحور المغذي **(Hub. port feeling)**
- التخصص في المنتجات والمعلومات
- تعاظم نشاطات القيمة المضافة **(Added Value Activities)**
- المجتمعات الملتحمة للميناء.

د)- موانئ الجيل الرابع : هو مرحلة متطورة جدا من الموانئ ويتميز بما يلي:

- ديناميكية كلية لعمليات النقل و العمليات المكملة الأخرى.
- نظام معلومات دقيق جدا.
- السرعة الكبيرة وانخفاض في التكاليف.
- تنتشر هذه الموانئ في دبي كميناء دبي و في مصر كميناء السخنة

ه)- موانئ الجيل الخامس: هذا النوع من الموانئ نجدها في اليابان (ميناء طوكيو) ويتميز بما يلي:

- عملياته مؤتمنة بالكامل.
- استخدام أجهزة الكترونية معقدة جدا.
- انخفاض كبير في التكاليف وارتفاع في الإنتاجية.

- سهولة كبيرة ونظام دقيق في تدفق المعلومات .

ثانيا : الآثار الاقتصادية الإقليمية للموانئ البحرية إن للموانئ أهمية وآثار على النشاطات لاقتصادية في إقليم ما على المنطقة المحيطة ويمكن تصنيفها إلى العناصر التالية:

- **الآثار الاقتصادية المباشرة** : وهي الآثار التي تتصل مباشرة بكل نشاطات الميناء مثل مناولة البضائع والخدمات الجمركية...الخ.
- **الآثار المترتبة على الآثار المباشرة** : وهي تخص الموردون لنشاطات الميناء مثل خدمات الصيانة، التوريدات
- **الآثار غير المباشرة** : الآثار التي تتصل مباشرة بنشاطات الميناء مثل خدمات المعالجة والنقل في المنطقة المحيطة.
- **الآثار المترتبة على الآثار غير المباشرة** : وهي تخص الموردون للنشاطات غير المباشرة فتتحدد الآثار الاقتصادية المباشرة من حيث القيمة المضافة ومن حيث التشغيل عن طريق النشاطات التشغيلية التي تقع في منطقة الميناء، أما الآثار المترتبة على الآثار المباشرة فتتعلق بصفة رئيسية بالآثار الاقتصادية لعمليات الميناء على الموردين .وتعتبر بنوك المعلومات وتحليل المدخلات والمخرجات والمتاحة ذات أهمية كبيرة في فهم هذه الآثار المباشرة وما يترتب عليها من آثار.

أما فيما يتعلق بالآثار غير المباشرة والآثار المترتبة عليها لا تزال الأساليب المستخدمة في فهم هذه الآثار وحسابها قيد البحث وقد تم تطوير أساليب متنوعة لإآثار غير مباشرة مثل النموذج المتطور لقياس الأثر الاقتصادي « **VEEM-1** » بالنسبة للآثار غير المباشرة و نموذج « **VEEM-2** » بالنسبة للآثار غير المباشرة للآثار المترتبة عليها وهذه استخدمها ميناء روتردام لتقدير الآثار الاقتصادية لنشاطات الميناء في منطقة الميناء والمنطقة المحيطة المباشر (في هولندا) والمنطقة الخلفية وسائر الدول الأوروبية , وتظهر نتائج هذه الحسابات أن التأثيرات بالنسبة للميناء، كميناء روتردام هي كبيرة، ويظهر ذلك من الجدول التالي الذي يبرز مدى الأثر الاقتصادي لعمليات ميناء روتردام على الاقتصاد.

جدول رقم (09) الآثار الاقتصاديةالإقليمية للموانئ البحرية[49]:

ميناء روتردام	التشغيل للعمالة مباشرة و غ / مباشرة	القيمة المضافة $ %
أثار اقتصادية مباشرة	%26	%35
أثار مترتبة على الآثار المباشرة	%15	%16
الآثار الاقتصادية غير المباشرة	%26	%26
الآثار المترتبة على الآثار غ/ المباشرة	%33	%23
الإجمالي	%100	%100

[49] د/إسماعيل مبارك , ندوة المفاهيم الحديثة في إدارة الموانئ وورشة عمل تجارب ناجحة في إدارة الموانئ 18 – 21 سبتمبر 2005 دمشق – المنظمة العربية للتنمية الإدارية –

المصدر : د /إسماعيل مبارك , ندوة المفاهيم الحديثة في إدارة الموانئ وورشة عمل تجارب ناجحة في إدارة الموانئ .

وباستخدام طريقة الأثر المضاعف تظهر العلاقة بين الآثار الاقتصادية المباشرة وغير المباشرة لميناء روتردام وهولندا يظهر من الجدول رقم(**09**) أن الآثار الاقتصادية المباشرة حققت ما يساوي **26 %** من التشغيل و **35 %** من القيمة المضافة أما الآثار المترتبة على الآثار المباشرة) الموردون لنشاطات الميناء (فخلقت ما يساوي **15%** من العمالة و **16%** من القيمة المضافة .وبالنسبة للآثار غير المباشرة) النقل بالمنطقة المحيطة فأدت إلى خلق **26%** من التشغيل و **26%** من القيمة المضافة وهو أضعف مما أحدثه الأثر المباشر، وكذلك الحال بالنسبة للآثار المترتبة على الآثار غير المباشرة فحققت نسبة **23%** من القيمة المضافة، ونسبة **33%** من حيث التشغيل وهي أحسن نسبة حققتها هذه الآثار نسبة لأنواع الآثار الأخرى بميناء روتردام.

الفرع الثالث : تصنيف الموانئ البحرية :

ا)- ***تصنيف الموانئ حسب موقعها*** : وهي متنوعة كما يلي :

- **موانئ طبيعية:** وهي التي تتوفر على الحماية الطبيعية فهي تحتاج إلى مؤسسات صناعية محدودة حتى تتمكن من القيام بوظيفتها التجارية مثل ميناء مرسيليا القديم.
- **موانئ شبه طبيعية** : هي أكثر احتياجا للمشاريع الصناعية من الموانئ الطبيعية حتى تتمكن من تقديم الخدمات المطلوبة.
- **موانئ صناعية** : هذه الموانئ تحتاج إلى مشاريع صناعية لحماية المساحة المائية أو إلى مشاريع داخل الأرض على أن ترتبط بالساحل بقنوات بحرية.

ب)- تصنيف الموانئ حسب وظائفها الأساسية :

- **الموانئ العسكرية** : هو حوض مائي محمي تقام به ترسانة عسكرية لتموين البواخر بمختلف الوسائل الحربية غير الحربية خدمة لأغراضهم، فهذه الموانئ تتطلب نظام رقابي وإداري خاص محكم لإنجاز مختلف العمليات التموينية.
- **الموانئ التجارية** : وهي تصنف على أساس طبيعة العمليات المنجزة وللموانئ وظائف أساسية يتمثل فيما يلي:
  - **وظيفة التخزين** : تستعمل هذه الموانئ كوسيط بين الدول المصدرة للسلع والدول المستوردة لها بحيث تخزن هذه السلع بميناء الوصول ليعاد شحنها مرة أخرى إلى الدولة المستهلكة أو ميناء تخزين آخر لغاية وصولها إلى الدولة المستهلكة
  - **وظيفة العبور** :بتطور وسائل النقل المختلفة : النقل البري، السكك الحديدية، النقل النهري، فالموانئ التجارية أصبحت موانئ عبور لمختلف السلع والأفراد

- **الوظيفة الصناعية** : أنشئت مؤسسات صناعية ضخمة قرب الموانئ بهدف تخفيض التكلفة وتلبية الحاجيات المختلفة من السلع.

➢ **موانئ السلع المختلفة** : وهي الموانئ التي تتعامل في السلع المختلفة مثل المواد الغذائية كالقمح والحبوب والخضر والفواكه والمشروبات والمواد النسيجية كالصوف والقطن والمواد الصيدلانية (الأدوية)

- موانئ السلع الثقيلة (**VRAC**) : هو من النوع المخصص لنقل السلع الثقيلة كالمعادن مثلا: فهي تتطلب أجهزة ومراكز توقف وأرصفة خاصة لاستقبال السفن الضخمة لنقل هذه السلع مثل " **ميناء موريلا** " (**Montréal**)

➢ **موانئ الركاب** : مخصص هذا الميناء للأفراد الذين يسافرون في رحلات الذهاب أو الإياب وذلك في سفن خاصة بالمسافرين حيث تتوفر على مختلف وسائل الراحة لهؤلاء.

➢ **الموانئ بترولية متخصصة** : هي موانئ متخصص في نقل هذا النوع من السوائل وتتم عملية الضخ للبترول من السفينة إلى الميناء أو من الميناء إلى داخل السفينة عبر قنوات ضخ، وهذه السفن تحتوي على صهاريج خاصة مخصصة لنقل هذه المواد ومعزولة بحواجز لتفادي تلوث المياه أو أي حوادث أخرى مثل موانئ أرزيو و سكيكدة بالجزائر ومينائي فهد و جبيل بالسعودية.

➢ **موانئ الصيد** : هي كذلك موانئ متخصصة تتطلب تجهيزات خاصة كمراكز توقف، سفن الصيد،تجهيزات تبريد، ومصانع للتدخين والتعليب ومعالجة بقايا السمك...الخ.

➢ **الموانئ الجافة** : لأغراض التخزين وهي جافة الأنهر وتقع على ساحل بحري مثل: ميناء الرياض في السعودية.

ج)- ***تصنيف الموانئ حسب التنظيم القانوني*** : يتوقف النظام القانوني المتحكم في تسيير الموانئ على درجة تبعية الموانئ للنظام الذي تسير عليه هذه الموانئ وهذه الأنظمة الإدارية المينائية متعددة وذلك حسب التاريخ والتقاليد التشريعية والسياسية المتبعة في مختلف الدول، وتظهر أنواع النظم القانونية المتبعة في الموانئ فيما يلي[50] :

- الموانئ التي تتبع الحكومات المركزية.
- الموانئ ذات التسيير اللامركزي (موانئ تخضع للبلديات)
- الموانئ ذات الإدارة الذاتية والخاصة.

الفرع الرابع : التنظيم القانوني لتسيير الموانئ البحرية :

تختلف النصوص القانونية من دولة لأخرى حسب الاستراتيجيات الاقتصادية والسياسية المتبعة،فقد تحدد بعض الدول النظام الضروري للميناء بالتفصيل بينما نجد في دول أخرى أن قانونها ينص فقط على المبادئ العامة المتعلقة

[50] د/هارون أحمد عثمان – الاقتصاد البحري مع إشارة خاصة لمشاكل الدول النامية – الأكاديمية العربية للنقل البحري ، جامعة الدول العربية , 1981 , ص 246

بالميناء، أما التفاصيل الأخرى فيتكلف بها مسؤولو الموانئ، وهذه السياسات تختلف حسب أهمية ومكانة قطاع الموانئ ضمن استراتيجياتها التنموية خاصة بالنسبة للدول التي تمتلك شريط ساحلي ضيق فهي قد لا تولي اهتماما لذلك، وفيما يلي الأنظمة المينائية المختلفة

ا- موانئ ذات التسيير المركزي : في هذا النظام تتم عملية الإشراف والإدارة من قبل حكومات الدول حتى تتمكن من تطبيق إستراتيجيتها التنموية وخططها ففي هذا النظام يتم إما الإشراف والرقابة مباشرة من طرف الحكومة المعنية أو عن طريق هيئة الميناء التي تكون جهازا من أجهزة الدولة وتابعة لها. هذا النوع نجده في عدة بلدان نامية وكذلك في بعض الدول المتطورة كإسبانيا وفرنسا. فهذا النظام يحبذه بعض الاقتصاديين باعتبار الدولة تمتلك القدرة المالية لتقديم الدعم المالي وتغطية النفقات الاستغلالية بالإضافة إلى القدرة الاستثمارية التوسعية الكبيرة لتطوير هذه الموانئ، بينما يحبذ اقتصاديون آخرون عدم تدخل الدولة بشكل مباشر في تسيير وتمويل الموانئ وعدم تحملها لأعباء الإدارة بالميناء خاصة وأنها تضمن بعض الحقوق التي يحددها قانون إنشاء الميناء، كما تهيئ للميناء المناخ الملائم للاقتراض والتمويل دون الحاجة إلى تدخل مباشر وتتولى إدارة الموانئ المسؤولون القائمون بالتشغيل فعلا حتى يتمكن هؤلاء من التحسين في كفاءة الأداء واتخاذ القرارات المناسبة في الوقت المناسب ويمكن الميناء من تحقيق الأرباح.

إن الموانئ المسيرة مركزيا يمكنها أن تتعاون مع المؤسسات الخاصة باعتبارها تزود الموانئ بالتجهيزات أو بالآلات الشحن والإفراغ...الخ، والنظام المركزي يظهر في شكلين:

- **نظم ذات التدخل الحكومي الضعيف :** في هذه الحالة الدولة تخول تسيير الموانئ للجماعات المحلية وبالتحديد للبلديات أو تخولها لمؤسسات خاصة , تحول عملية التسيير لمؤسسة خاصة.
- **نظم ذات التدخل الحكومي القوي :** في هذه النظم هناك حالتين:

الحالة الأولى : أن الهيئة المينائية تتكفل بإجمالي الوظائف المينائية أي قسم من الوظائف تتكفل بها مصالح أو هيئات عمومية.

الحالة الثانية : إما الهيئة المينائية أو الحكومة تقوم بوظائف الإدارة والأشغال والشرطة وتترك مسألة الاستغلال التجاري للميناء لمتعاملين خواص -عموميين

ب- موانئ ذات التسيير اللامركزي والموانئ ذات الإدارة الذاتية : يقصد باللامركزية تحويل بعض مسؤوليات الدولة لصالح الجماعات المحلية أما نظام الإدارة الذاتية يتمثل في اقتسام المسؤوليات بين الدولة ومتخذو القرارات الاقتصادية وممثلي الجماعات المحلية[51].

- **الموانئ ذات التسيير اللامركزي:** ان الموانئ هي في طابعها موانئ تجارية تتطلب السرعة في اتخاذ القرار والمتابعة عن قرب لمختلف الأشغال على مستوى الميناء ونظرا لأن المركزية الإدارية لا تتفق وطبيعة

[51] J. Gros Didier de Matous , op cit , p 226.

النشاطات المينائية فلا بد من تطبيق نظام يسمح بتحقيق الأهداف للمشروعات المختلفة وإن كان في هذه الحالة من الصعب الحصول على الأموال الضرورية لتمويل الأشغال الهيكلية الكبرى مما يصبح تدخل الدولة أمرا ضروريا.

- **الموانئ ذات الإدارة الذاتية** : هذا النظام يقر بالشخصية القانونية والاستقلال المالي للسلطات المينائية عن مالية السلطات المركزية فهذه الأخيرة تقوم بالوصاية لعملية الرقابة المالية للهيئات المعنية، ولهذا النظام مزايا:
  - زيادة القدرة على التمويل الطويل الأجل عن طريق الاكتتاب العام.
  - اللجوء إلى الاقتراض لتغطية تمويل العمليات الجارية.
  - مسؤولية الإدارة موزعة بين مجموعة من أعضاء مجلس الإدارة طبقا لقانون مجلس الإدارة وهم المنتفعون بخدمات الموانئ ذو الخبرة والكفاءة مثل الشركات الملاحية والتوكيلات الملاحية والمصدرين والمستوردين بالإضافة إلى أعضاء معينين بالمجلس بحكم وظائفهم.

يمكن هذا النظام التخلص من القيود الحكومية التي تصاحب عمل المشاريع العامة, كما نجد بعض دول غرب أوروبا والولايات المتحدة الأمريكية أخذت بنظام إدارة الموانئ عن طريق البلدية مثل ميناء أنتورب ببلجيكا وميناء بريستول بالمملكة المتحدة، و**"ميناء هامبورج"** بألمانيا و**"موانئ روتردام"** (**Rotterdam d'ANVERS**) ويتم اختيار أعضائه عن طريق الانتخاب بالبلدية وهذا النظام يختلف من ميناء إلى آخر طبقا للقوانين المعمول بها أو العرف السائد في كل ميناء.

ج)- الموانئ الخاصة :

اتبعته العديد من الدول الرأسمالية في سنة (**1983 – 1984**) خوصصة بريطانيا « **Associated British Ports** » و الذي يضم حوالي **21** ميناء يضمن أكثر من ربع النقل المينائي الوطني،وكذلك الحال بالنسبة لأوروبا الغربية والشرقية وأمريكا اللاتينية لاستغلال الموانئ في إطار من المنافسة الحرة بين مختلف المؤسسات المينائية الخاصة والخوصصة المينائية قد تتخذ عدة أشكال أهمها:

- الدولة تحول للقطاع الخاص إجمالي الميناء.
- أو تحويل بعض المؤسسات إمكانية استغلال وبناء محطات خاصة.

إن الحرية والمنافسة بين المؤسسات المينائية بإمكانها أن تحسن من مستوى الأداء ونوعية الخدمات وبالتالي التخفيض في التكاليف، فعلى الدول النامية أن تسعى إلى عقلنة أنشطتها المينائية بتطبيق التنظيم الأكثر فاعلية بغية التخفيض في التكاليف وتحقيق الأرباح خاصة وأن الحاجيات الدولية والمحلية في تطور مستمر مما يزيد من تعقيد العمليات المينائية، و هناك رؤى أخرى حديثة لأنظمة إدارية لهيئات الموانئ تظهر فيما يلي:

- نظام الميناء الخادمة (**Service Port**)

- نظام حيازة الميناء **(Land Lord Port)**
- نظام آلية الميناء **(Tool Port)**

فهذه الأنظمة تختلف من حيث أنواع البني والتشغيل وذلك كما يلي[52] :

جدول رقم (10) الأنظمة إدارية لهيئات الموانيء :

نظام الإدارة		الميناء الخادم	نظام آلية الميناء	نظام حيازة الميناء
البناء أو التشغيل	البنى التحتية	هيئة الميناء (الدولة)	هيئة الميناء(الدولة)	هيئة الميناء (الدولة)
	البنى الفوقية	هيئة الميناء (الدولة)	هيئة الميناء(الدولة)	القطاع الخاص
	تشغيل خدمات وعمليات الميناء	هيئة الميناء (الدوق)	القطاع الخاص	القطاع الخاص

المصدر : فريق بحث تحت إشراف منظمة جامعة الدول العربية – دراسة العوامل المؤثرة في تطوير وتحديث الموانئ البحرية العربية , الجزء الأول ، الفصل الأول يناير 2006 – جامعة الدول العربية –

كما نلاحظ أن القطاع لخاص هو مسيطر في نظام حيازة الميناء،أي في البني الفوقية وفي خدمات وعمليات الميناء أما البني التحتية فهي تحت هيئة الدولة بينما القطاع الخاص نجده في عمليات التشغيل فقط، في نظام آلية الميناء والباقي من البني تمتلكها الدولة أما في الميناء الخادم فالدولة تمتلك البني التحتية والفوقية وحتى عمليات التشغيل الميناني تقوم بها الدولة ولا مكانة للقطاع الخاص في هذا النوع من الموانئ وهذا ما يفسره نظام التسيير المركزي للميناء.

المطلب الثاني : نظرة عامة حول الموانئ العالمية :

الفرع الأول: الأنظمة المينائية المتبعة في دول العالم :

سابقا كانت الموانئ تبنى من طرف أصحاب المصالح الخاصة وأحيان تبنى لخدمة أنواع معينة من البضائع ومن الصناعات ومع تطور الأنظمة الاقتصادية، وتضخم حجم المعاملات البحرية أصبحت الموانئ وفي أغلب الدول تدار بواسطة سلطات البلدية أو حكومات الولايات أو الأقاليم والتي تقع في حيازتها هذه الموانئ وبمشاركة ممثلين عن التجار العاملين بتلك المدن أو الولايات مثل موانئ لندن وليفربول ،وهامبورج، روتردام...الخ .

وفيما يلي الأنظمة المينائية المطبقة في العالم والتي قد تختلف من دولة إلى أخرى، كما يختلف أسلوب تسييرها ضمن الدولة الواحدة ويظهر ذلك كما يلي[53] :

---

[52] فريق بحث تحت اشراف منظمة جامعة الدول العربية – دراسة العوامل المؤثرة في تطوير وتحديث الموانئ البحرية العربية – الجزء الأول ، الفصل الأول – يناير– 2006 الجامعة الدول العربية , ص 55

[53] Robert rezenthel - le droit portuaire - livre 2 – tome II – les éditions Juris service – Paris - P193 , S/ année

أولا : نظام الموانئ في القارة الأوروبية :

ففي البلدان الأوروبية درجة استقلالية السلطات المحلية في تسيير الموانئ تختلف من دولة لأخرى، ففي الدول الاسكندينافية سلطة الدولة غير موجودة، بل نجد موانئ مسيرة ذاتيا، وفي أيسلندا من بين **60** ميناء نجد **3** منهم فقط تحت سلطة الدولة مع العلم أن الموانئ تابعة للدومين العام(المجموعات المحلي فالدولة تدعم لبناءات المينائية بحوالي **75%** من المبلغ الإجمالي للأشغال فالديوان المينائي الأيسلندي مسؤول لحساب وزارة النقل والتخطيط المينائي، فيربط عملية البناء بعملية التمويل المينائي.

أما موانئ بلجيكا فتسييرها لامركزي فميناء"**انفرس**" **(ANVERS)** يحكمه القانون البلدي بينما ميناء " **لوقروند**" **(LE GRAND)** مسير من طرف هيئة مسير من هيكلة إدارية أنشئت خصيصا لذلك، وميناء "**زيبروق**" **(ZABRUGGE)** مسيير من طرف هيئة عمومية أنشئت في إطار اتفاق بين الحكومة البلجيكية و مدينة "**بريج**" **(BRUGES)** و مستثمرين خواص وفي فرنسا انتقلت سلطة إدارة الموانئ تدريجيا من سلطة الدولة إلى سلطة مجالس محلية متخصصة بالاشتراك مع السلطات المحلية وفي ألمانيا الغربية الموانئ مملوكة للحكومة الفدرالية وتدار بواسطة سلطات البلدية في الأقاليم المعنية و في بريطانيا هيئات قانونية متخصصة تدير هذه الموانئ وتشرف عليها مثل هيئة ميرسي وهيئة ميناء لندن، أما ميناء مانشستر تديره شركات قانونية. وفي البرتغال كامل الموانئ التجارية مسيرة ذاتيا ولكن أعضاء مجلس الإدارة يعينون من طرف وزير النقل وهذا ما يضمن عملية المراقبة المالية على المؤسسات المينائية.

ثانيا : نظام الموانئ في القارة الإفريقية :

الموانئ الإفريقية تضمن عبور التجارة الخارجية للدول الساحلية وتستقبل كذلك البضائع والموجهة من وإلى الدول بدون ساحل) بوركينافاسو، بوروندي، إفريقيا الوسطى، لوزوتو، مالي، النيجر،أوغندا، رواندا، التشاد، سوازيلندا، زامبيا، زمبابوي، ورغم أن الزائر مثلا تملك ساحل يطل على المحيط الأطلنطي بحوالي **40** كلم، ولكن لضعف وعدم تنظيم إدارتها فهو غير مستغل بما يخدم مصلحتها فهو في تونس والمغرب تستغلها مؤسسات عمومية ذات الصفة الصناعية والتجارية " يسمى بديوان الموانئ"، أما في الجزائر فالموانئ الكبرى تديرها مؤسسات مينائية عمومية تابعة للدولة كما قامت الدولة بخوصصة بعض الأنشطة المينائية وهذا في إطار الإصلاح الاقتصادي الجاري حاليا وفي موريتانيا نجد الميناءين التجاريين الاثنين" نواكشوط "و " نواديبو "مسيرة من مؤسسات عمومية. أما في أإفريقيا الغربية والوسطى نجد فرعين من الأنظمة المينائية [54]

- موانئ مسيرة من هيئات عمومية" ديوان الموانئ "مثلك الكامرون و الغابون...
- موانئ مسيرة من شركة وطنية مثل : أبيجان بساحل العاج، وداكار بالسنغال، كوتونو بنينولومي بالطوغو،

أما بالكونغو أنشئت هيآت عمومية ذات الصبغة الصناعية و التجارية لاستغلال ميناء"**نقطة سوداء**" **(POINTE NOIRE)** و ما يلاحظ أن **13** دولة"**ساحلية بإفريقيا**" **(SUB SAHARIENNE)** تمتلك

[54] Robert Rezenthel – op . cit, - P - 194

على الأقل ميناء واحد بالمياه العميقة ولكن بسبب المشاكل بأنغولا وموزنبيق و إفساد لتجهيزات المينائية بتزانيا فموانئ إفريقيا الجنوبية تعتبر المدخل والمخرج الوحيد للعديد من دول المنطقة في إفريقيا الجنوبية حيث كل الموانئ التجارية هي مراقبة من طرف مؤسسة **(PORT NET)** و هو قسم من **(TRANSMET LIMITED)** فهي تقوم بالإمداد بالخدمات المينائية ما عدا الشحن والإفراغ بالموانئ الأساسية فمؤسسة **(LIMITED TRANSMET)** تراقب معظم الموانئ التجارية والهامة، الشبكة الوطنية للسكك الحديدية والخطوط الجوية الوطنية والدولية لإفريقيا الجنوبية وخدمات النقل البري واستغلال أنابيب النقل البترولي , وبالصومال أدت الحرب الأهلية إلى سوء تنظيم الهياكل الإدارية للبلاد وبالنتيجة أثر ذلك على التنظيم المينائي، وبطلب من**"الأمم المتحدة للتنمية"**

(CNUCED) تم تنظيم مهمة تقييم الوضعية الإدارية و العملية لميناء موقاديشو وساهمت فيها السلطات المينائية لبومباي ، مادراس، وكوشين والحكومة الهندية, فالاتفاق المبرم بين **(CNUCED)** وبرنامج التغذية العالمي**(P.M.A)** بروما سنة **1993** سمحت بتوزيع وتنسيق المهام بميناء موقاديشو مما سمح ل **(CNUCED)** بإنشاء سلطة مينائية من نوع **(land-lord port)** (ملكية الأرض تحت تصرف المتعاملين بالموانئ) في انتظار تسليم المهام للحكومة الصومالية المقبلة.

ثالثا: نظام الموانئ في القارة الأمريكية :

في أمريكا الشمالية فالإقليم المينائي المغطى بالمياه الملاحية يشكل ملكية مشتركة تقع تحت سلطة الدولة الفدرالية

ا)- توجد بعض الموانئ في الولايات المتحدة الأمريكية تابعة للبلديات مثل لوس أنجلس سيتل، ولكن معظم الموانئ مديرة من هيآت عمومية حول لها الاستقلالية المالية ومستغلة من مؤسسات خاصة، كما أن ميناء نيويورك مسير ذاتيا وهو تابع لحكومة نيويورك ونيوجرسي فالإدارة المينائية لها صبغة جهوية والحكومات الفدرالية لها صلاحية إنشاء سلطات مينائية مستقلة وتقنين الملاحة المينائية وتغيير في هياكلها.

ب)- في إطار عمليات الإصلاح الاقتصادي الجارية بالمكسيك تم تطبيق اللامركزية المينائية، كما تم تقسيم الوظيفة المينائية إلى جزئين:

- وظيفة السلطات (خاصة الشرطة)
- وظيفة التسيير والتعامل (وظائف تجارية)

إن تسيير التجهيزات المينائية في المكسيك يندمج في القطاع التنافسي حتى وإن كانت السلطات المينائية عمومية.

ج – تملك كندا **25** ميناء كبير في المياه العميقة وحوالي **300** ميناء اقل أهمية بالإضافة إلى العديد من الأرصفة المينائية المتعددة الأشغال على السواحل الأطلنطي والهادي **(ATLANT et PACI)** والموانئ تقننها نوعين من الأحكام :

- الموانئ تسيرها مؤسسة الميناء المحلية وتديرها العناصر الاقتصادية المحلية مثل) ميناء كيبك،موريال، هاليفاكس، سان جون (فهي موانئ مسيرة ذاتيا ولكن الأرباح ترجع للحكومات المحلية.
- الموانئ العمومية تديرها وتستغلها وزارة النقل، هذه الأخيرة تعين العناصر العاملة بالميناء وتعمل على تطبيق الأوامر والتوجيهات السياسية إضافة لذلك نجد هيئة وزارية **(transport canada)** تتدخل لحساب الحكومة الفدرالية في تسيير الموانئ العمومية والمراكز المتخصصة وحراس الساحل من خلال **(Havreset ports)**تتكلف بتسيير الموانئ الصغيرة والتي لا تنافس الموانئ الكبيرة

وفيما يخص الموانئ الجنوبية للقارة الأمريكية فالبرازيل تمتلك موانئ ذات أهمية اقتصادية إستراتيجية باعتبار **97 %** من المبادلات التجارية تتم بالنقل البحري فهي تمتلك منها **8500** كلم من السواحل و **84** ميناء منها **35** ميناء أساسي ، فقانون رقم **6222** من سنة **1975** أوكل مهمة تسيير الموانئ البرازيلية للمؤسسة العمومية **(Empresa de Porto do brazil ports Bras)** فهي تنفذ السياسة المينائية البرازيلية والسياسة المالية تسعى إلى خوصصة عدد من الأنشطة المينائية .

أما الموانئ الأرجنتينية تديرها مؤسسات خاصة (بيونيس أيرس، سانتا في، أوشواي...) و الموانئ الصغيرة والغير متخصصة فهي تابعة للنظام اللامركزي تكلفت بها السلطات المحلية .[55]

وفي كولومبيا كانت الموانئ ذات التسيير العمومي لغاية صدور قانون رقم **01** ل **10** جانفي **1991** المتعلق بالقانون المينائي البحري والذي ينص على أن الهيئات العمومية ومثلها المؤسسات الخاصة يملكها تشكيل شركات مينائية لإنشاء وتسيير وصيانة المحطات والأرصفة وتقديم كل الخدمات المينائية.

رابعا : نظام الموانئ في القارة آسيوية :

تطورت الموانئ الآسيوية وبشكل سريع في الصين و الفيتنام بسبب إدخال الاستثمار الأجنبي إلى البلاد وفي أندونيسيا نجد **652** ميناء منها **110** ميناء مدير من طرف **4** سلطات مينائية، **68** ميناء صناعي تسيره شركات عمومية أو خاصة و **127** ميناء خصصت للنشاط الصيد أو استقبال الحاويات،و **450** ميناء ثانوي عمومي يعمل تحت وصاية الإدارة العامة للاتصالات البحرية، والحكومة تشجع على زيادة دور القطاع الخاص في تسيير الموانئ .

أما في الفيليبين وفي إطار سياسة وطنية شاملة أعد مخطط تنموي لتمويل العمليات وصيانة الموانئ حيث تعمل السلطات على تطبيق اللامركزية في خدمات الاستغلال والمسؤولية المالية لضمان التسيير العقلاني، وهي تضم **38** ميناء أساسي، **15** ثانوي تابع للدولة **225** ميناء تحت سلطة البلديات، و **240** ميناء تابع للخواص.

وفي ماليزيا توجد سلطة واحدة مينائية على المستوى الوطني فالحكومة تشجع الخواص على استغلال الموانئ ولكن بشكل محدود, وإدارة ميناء سنغافورة **(P.J.A)** تتكلف به هيأة عمومية وتمارس نشاطا صناعيا وتجاريا فهي المالكة والمسيرة للتجهيزات المينائية بحيث تتمتع باستقلالية واسعة في الإدارة وتظهر من خلال الاستثمارات،التخطيط

[55] Robert Rezenthel – op . cit, - P - 198

للمؤسسة وتسعير الخدمات المينائية، فالمؤسسات الخاصة في هذا البلد تستثمر في الخدمات المينائية والسلطات المينائية تتدخل في نشاطات خارج الموانئ، كالإمداد بالسكنات، وخدمات الغذاء والمطار...الخ

وبالنسبة لزيلا ندا الجديدة الجماعات المحلية هي المالكة للمؤسسات المينائية والعمليات التجارية تقوم بها اللجان المينائية وبصدور قانون رقم **91** لسنة **1988** تم إعادة هيكلة موانئ البلد فأوكلت هذه العمليات إلى متخصصين وأصبح للقطاع الخاص مكانة في تنظيم الموانئ, في استراليا معظم موانئها تحت السلطة العمومية والحكومات الفدرالية تحدد أنظمة الموانئ، وأعضاء مجلس الإدارة للسلطات المينائية معينين من طرف حكومة الدولة – إلا في ميناء **"تسمان"**

(Tasmanie) فهم منتخبين – و ففي ميناء **"مالبورن"** **(Melbourne)** تسيره جمعية الموانئ

ويقومون بما يلي :

- عمليات الصيانة.
- المساعدات الملاحية في المياه الساحلية لحكومة **(Victoria)** .
- مراقبة التلوث البحري.

وفي غينيا الجديدة و في موانئ **(Nouvelle guinée paporasie)** تديرها مؤسسة عمومية تسمى **(Papna Guinea HarboursBoard)** وتمارس عمليات التعمير والاستغلال وتسجيل عمل الموانئ شرطة المياه مراقبة السفن وتقنين تخزين السلع الخطيرة.

الفرع الثاني: السلطة المينائية وتسيير الملك المينائي :

الوظائف المينائية متعددة فهي تشكل مزيج من الخدمة العمومية والأنشطة التجارية،وتظهر مجالات تدخل السلطة المينائية لتسيير الملك المينائي في توفير شروط ملائمة لممارسة الأنشطة المختلفة من طرف المتعاملين بالميناء وهي كما يلي:

- حماية الملاحة البحرية والعمليات في الأحواض وعلى الأراضي المينائية من خلال تدخل سلطة الشرطة:
  - بالنسبة للأشخاص (السرقة، محاولات إفساد...الخ)
  - الأموال (كالسلع الخطيرة، المخدرات...الخ)
  - البناءات (رخص البناء، مراقبة آلات الرفع...الخ)
- تنفيذ ومتابعة المعاهدات الدولية المتعلقة بالحماية من التلوث(بحري، بري) ومراقبة مدى جدية مستعملي الموانئ.
- العمل على الربط والتنسيق بين سياسات التنمية للمدن والموانئ خاصة فيما يتعلق بالهياكل القاعدية ومدى ربطها بشبكات النقل الأرضي والموضوعة تحت تصرف الملك المينائي.
- إنجاز الهياكل القاعدية والتي لا يستطيع القطاع الخاص القيام بها) كالمخارج البحرية، هياكل الربط البرية...الخ

- وضع إطار قانوني مشجع للمنافسة و مانعا للاحتكارات
- التنسيق بين النشاطات الخاصة بالخدمات المينائية والتي هي مرتبطة فيما بينها مما يجعل الإنتاجية المينائية الفردية تخضع ليس فقط لفعالية مؤسساتهم وإنما لمختلف العناصر العاملة الأخرى، فتتدخل السلطة المينائية لتوفير شروط المنافسة.تنظم حركة السفن والحمولات وتحديد ساعات العمل للمصالح المينائية العاملة مع المراقبة المالية للنشاطات.

حاليا في الموانئ الكبرى، السلطة المينائية تتخذ القرارات وتمول أشغال الهياكل وتدير المؤسسات المينائية وتبقى النشاطات الأخرى (كالجمع والإيداع والتخزين...الخ) للقطاع الخاص.

الفرع الثالث: العناصر المؤثرة على تسيير الأملاك : السلطة المينائية من أجل إنجاز مهامها وتحقيق أهدافها يجب أن تأخذ بعين الاعتبار ما يلي[56] :

- السياسة العامة المتبعة.
- تسيير الأملاك المينائية.

أولا : السياسة العقارية للسلطة المينائية :

من أجل استعمال الأملاك العقارية المينائية لا بد من تدعيم التعاون والتنسيق بين المدينة والميناء، لذا فالإستراتيجية العقارية ترتبط بعدة عوامل.

ا)- تطور خصائص حركة النقل البحري :

سابقا كانت البضائع تفرغ من السفن لتنقل مباشرة عبر وسائل النقل الأخرى، كالبرية والنهرية إلى مستعمليها بحيث لن تتطلب مساحات أو وسائل كبيرة عند التعامل بها إلا أن توسع التجارة الدولية أدت إلى إنشاء مراكز توقف متخصصة و أرصفة واسعة مما ساعد على الاستغلال الفعال للوسائل التجهيزات الخاصة بالمناولة... الخ (وهذا يتطلب توسيع المساحات المحاذية للأرصفة .فالأشغال المينائية يجب أن تتلاءم وتطور وسائل النقل في حالة عدم إمكانية توسع الميناء فالسلطة المينائية تختار بين الحفاظ على الأشغال على حالتها مما يستحيل استقبال السفن الكبيرة وبين تغيير

الأشغال الموجودة، فالطاقة العقارية للميناء يجب أن تأخذ في الاعتبار لأي عملية تطور تقني صناعي أو تجاري.

ب)- النظام القانوني للموانئ البحرية :

إن مجال تدخل السلطات المينائية تخضع للنصوص المحددة للتنظيم المينائي بالإضافة إلى نصوص أخرى مثل ما هو الحال بالنسبة للسياسة العقارية للمجموعات المحلية المسيرة للموانئ، والتي تدخل في حدود صلاحياتها المحددة في القوانين خارج القوانين المحددة للتنظيم المينائي إلا أن المجموعات المحلية بإمكانها طرح مبادراتهم في إعمار المساحات للسلطات المينائية باستعمال مختلف الوسائل القانونية مثل ما هي عملية موانئ بلدات بلجيكا، وألمانيا، الأراضي

[56] Kemiha , tamoum (travail de recherche) , la gestion du domaine public portuaire , institut maritime , année 2001. P 32 .

المنخفضة، والتي هي تحت وصاية المجموعات المحلية حيث تعمل على توسيع المنطقة المينائية باعتبارها جزء من توسع شبكة المدن.

إيرادات الموانئ الكبرى وهذا التسيير / إضافة لذلك ناتج استحقاقات الأملاك يمثل في بعض الدول1 للأملاك العقارية ساهم في إحداث توازن في حساب الاستغلال.

ج)- تطوير البنى التحتية للنقل :

إن إستراتيجية السلطة المينائية يجب أن تعتبر مشاريع الاعمار والمنافذ للبنى التحتية للنقل الداخلي والاحتفاظ بالأراضي الضرورية لذلك، لأن تطور أي ميناء مرتبط بالبنى التحتية للنقل) طرق سريعة، شبكة السكك الحديدية...الخ (وهذا يتطلب عمليات تنسيقية بين السلطات المينائية والمجموعات المحلية.

ثانيا : تسيير الأملاك المينائية :

في الدول حيث تنتشر الأملاك العمومية بشكل واسع فالسلطة المينائية تسير الأراضي وأشغال البنى التحتية وغيرها من الأملاك ، بينما في دول أخرى نجد المتعاملين هم المالكين للجزء الأكبر للمنطقة المينائية.

ا)- اختيار الشاغل ونوع النشاط :

إن استعمال الملك المينائي مرتبط بطبيعة النشاطات الاقتصادية التي تنمو وتتطور في الانترلند(الأراضي التابعة للميناء) فإذا أنشئت صناعة كيماوية في هذه المنطقة المحاذية للميناء فإن السلطة المينائية من صلاحياتها تهيئة مخزن أو مستودع خاص بهذا النوع من الصناعة أو إذا كان الأمر يتعلق بمنتوجات غذائية فهذا يتطلب تجهيز المنطقة بوسائل حفظها ونقلها وتخزينها.

ب)- اختيار عقد الأشغال :

إن السلطة المينائية تتمتع بالحرية في اختيار طبيعة العقد لأشغال الأملاك[57] : مثل عقد الامتياز، معاهدة الأشغال المؤقت، تصاريح الأدوات الخاصة مع شرط الخدمة العمومية والاختيار للعقد يكون مشروطا بضرورة تشجيع التمويل الخاص للتجهيزات تلبية لطلب مستثمر ما أو ضرورة ممارسته لمراقبة الأنشطة) مثلا نظام الامتياز.(

ج)- تنسيق النشاطات الممارسة في الأملاك المينائية :

إن نصوص عقود الأشغال التي تعتمد على عقود نموذجية وبتدخل السلطة المينائية تفرض على الشاغلين احترام دفتر الأعباء والذي يساهم في تنظيم المنطقة والتنسيق بين النشاطات الجارية فدفتر الأعباء يضم ما يلي:

- إنجاز أشغال الطرق.
- مكافحة الضرر.
- تحديد النشاطات ذات الأولوية
- صيانة شبكات مختلفة.

[57] Kemiha : tamoum (travail de recherche) , op cit , P 32 .

د)- تحديد تعريفات الأملاك :

إذا كانت السلطة المينائية هي المالكة أو المسيرة للأراضي فليس هناك ضرورة لإجراءات تحقيق إدارية مسبقة لتطبيق التعريفات المينائية .أما تطبيق التعريفات المينائية بالنسبة للموانئ ذات التنظيم المستقل فمجلس إدارة المؤسسة هو الذي يحددها أما في الموانئ الخاصة فثمن الكراء(ثمن استخدام الملك المينائي) يتم التفاوض عليه بين الشاغلين و المؤسسة المينائية .فالسلطة المينائية يمكنها أن تستشير المستعملين والجهات الضريبية في مختلف الأمور المتعلقة بالتعريفات،إيجارات ولغاية تحقيق أهدافها.

الفرع الرابع : عقد الامتياز واستغلال الموانئ والتجهيز بالتجهيزات العمومية وتسييرها :

إن استعمال التجهيزات والمعدات وقواعد انتقال المسؤولية تخضع للنظام القانوني للاستغلال الموانئ والذي هو[58]:

« عبارة عن أحكام وقواعد مرتبطة بكيفية استعمال التجهيزات والمعدات والذي عادة ما يتم بعقود » ، حيث يختلف مجال تطبيق أنظمة الاستغلال باختلاف طبيعة الخدمات التي تقدمها هذه التجهيزات المستخدمة، ففي بعض الموانئ تقوم السلطة المينائية بعمليات الجر و القطر بينما نجد في موانئ أخرى تقوم السلطة المينائية بعمليات الإرشاد للسفن أما باقي العمليات المينائية كالمناولة، والتخزين و الإيداع فتقدم من طرف مؤسسات أخرى خاصة . فالسلطة المينائية تستغل وتحتكر التجهيزات العمومية إلا انه قد يعهد تسييرها لشخص معنوي عام كمؤسسة عمومية أو جماعات المحلية أو لشخص معنوي تابع للقانون الخاص كشركة ذات مسؤولية محدودة أو غيرها وقد تمنع السلطات المينائية رخص للأشخاص الخاصة لاستغلال التجهيزات الخاصة رغم وجود تجهيزات عمومية في داخل الميناء وذلك بواسطة عقود امتياز ولمدة محددة قد تطول نسبيا أي تصل إلى أكثر من عشرين سنة.

الفرع الخامس: وسطاء العمليات المينائية :

مهمة الوسطاء في النقل البحري هو الربط بين عناصر العرض وعناصر الطلب فهذا الأخير ينمو ويتطور بفعل تطور حجم التجارة الخارجية فلا بد أن يقابل ذلك تطور في مستوى العرض للخدمات وهذا يتطلب هياكل كالأرصفة والمستودعات والمخازن، وإدارة ذات كفاءة عالية قادرة على التحكم في العمليات المينائية ، وآلات وأجهزة خاصة ، في ظل التطورات الحالية للسوق الدولية و ما يتميز به من حرية ومنافسة ومن ذلك يمكن أن نستنتج نقطتين :

أولا : استغلال وتسيير الهياكل أي الأرصفة والساحات والمخازن والأجهزة والآلات كالرافعات والجرارات من طرف الوسطاء بغرض القيام بالنشاطات المينائية، فيتدخلون كأشخاص طبيعيون ومعنويون في عمليات الإرشاد والجر والقطر والجمركة والتموين والشحن والإفراغ من وإلى الناقلات والتخزين والإيداع ...الخ ولغاية توصيل السلعة إلى الأشخاص المعنية.

[58] jean georges Baudelaire - Administration et exploitation portuaire - éditions Eyrolles 7500 Paris 1979 , P126

ثانيا : إن هذه الهياكل والوسائل لا بد أن تستغل أمثل استغلال بغية تخفيض التكلفة إلى أدنى قيمة لها وهذا ما يساهم في تخفيض تكلفة البضاعة المنقولة بحيث تكون أسعار الخدمات المينائية أسعار تنافسية والحصول على أكبر مردودية ممكنة ولتحقيق أهداف عمليات النقل لابد من تدخل العديد من الأشخاص بحريين أم بريين فهم قد يعملون لحساب المجهز أو لحساب الشاحن أو لحساب المؤمن الخ ومنهم:

ا)- وكيل العبور :

وكيل العبور يقوم بوظائف متعددة وذلك حسب المهام الموكلة إليه فهو كمفوض تجاري يحل محل المصدر عند شحن البضاعة أو مكان المستورد عند عملية تفريغ البضاعة مع تحمل كل المصاريف المتعلقة بعملية استيراد البضائع عبر البحر) كمصاريف النقل(، فهو يتأكد من وزن ونوعية البضاعة المستوردة ومدى تطابقها مع الوزن المتفق عليه في عقد النقل وذلك عند استلام البضاعة من الميناء وتوصيلها إلى المخزن بعد القيام بالإجراءات الجمركية يتحمل التكاليف الضرورية لذلك كتكاليف المناولة ...الخ ويمكن ذكر هذه النشاطات في العناصر التالية:

- نشاطات(المادة الرمادية) : وتتمثل في إعلام الزبون عن طريق سير البضائع والنقل بصفة عامة.
- نشاطات فيزيائية : وتتمثل في تغليف استلام، إيداع إعادة إرسال تجميع، تخزين، مراجعة البضائع، مراقبة عمليات شحن البضائع، ومتابعة عمليات النقل.
- نشاطات إدارية : إجراءات إدارية وتجارية، جمركية، تأمينات.
- نشاطات مالية : دفع الإيجار، تغطية مخاطر التصدير.

أحيانا لا يقوم نفس الوكيل بجميع هذه الأنشطة حيث توجد بعض المؤسسات المصدرة بها فروع تتكلف بجزء من هذه الأنشطة.

➢ **وظائف وكيل العبور** : من خلال ذلك يمكن ذكر الوظائف التي يقوم وكيل العبور على سبيل المثال:

- وكيل النقل.
- عون بحري.
- القيام بعملية التجميع.
- يقوم بعمليات المؤجر.
- يقوم بعمليات المؤمن.
- يقوم بعمليات الناقل.
- يقوم بعمليات الشحن والإفراغ.
- وكيل جمركي.
- مكلف بالعبور
- منح تسبيقات الإيجار ،حقوق الجمركة..الخ

ب)- الوكيل الميناني :

هو وسيط بين الشاحن والمشرف على تسيير السفينة) المجهز (وله عدة وظائف فهو يبحث عن أحسن وسيلة للنقل لزبونه، مراقبة عمليات الشحن والإفراغ للسفينة، المساهمة بتحرير سندات الشحن والسندات الجمركية،إمضاء وثائق لحساب الشاحن، القيام بعمليات توحيد العمولات، والجمع والفصل، وتسوية الإيجارات والالتزام بالاستيراد والجمركة والاستلام ومراقبة البضائع على الرصيف خاصة في الخط البحري غير المنتظم، أما في الخطوط العادية فله دور الوكيل البحري

ج)- الوكيل العام :

هو وكيل المجهز، ففي الميناء الواحد قد يتعدد عدد هؤلاء الوكلاء ومهمته تتمثل في[59] :

- التفاوض حول عقود النقل مع الشاحنين.
- يضبط يوميا قائمة الحمولات.
- يقبض مبالغ الإيجارات.
- يختار الوكلاء البحريين على مستوى كل ميناء.

د)- الوكيل البحري (أمين السفينة) :

يعينه المجهز للقيام عنه بالعمليات اللازمة لتنفيذ عقد النقل في الموانئ البحرية،كالقيام بتسليم البضاعة المشحونة وحراستها والمحافظة عليها وتسليمها لأصحابها وقبض أجرة النقل ويلاحظ أن أمين السفينة قد يكون وكيلا لمجهز واحد يقوم بالعمليات اللازمة لتنفيذ عقود النقل التي يبرمها المجهز وذلك بالنسبة لجميع السفن التابعة لهذا المجهز، كما قد يكون وكيلا لعدة مجهزين وهذا الوكيل له عدة مهام منها :

- يقوم ببعض العمليات على مستوى السفينة والخاصة بالبضائع.
- يقوم بعمليات تقنية بهدف مساعدة المجهز والربان ويتكلف بالسفينة الداخلة للميناء فيقوم بتحضير الوسائل الضرورية لذلك كتحضير الجرارات...الخ
- يستلم البضائع الموجهة للتصدير والحفاظ عليها، كما يتسلم الواردات من البضائع ويوصلها إلى المستورد.
- ينظم عمليات الشحن والإفراغ للسفن،يدفع الرسوم ويمضي سندات الشحن ويحرر وثائق الحمولة ويسلمها للجمارك بواسطة السمسار البحري.

---

[59] Bauchet pierre - l'économie du transport international de marche, air et mer édition Economica - 1982 Paris , P 179 -180

- يعمل على تخفيض غرامات التأخر فهو يتدخل في عمليات الصيانة والإصلاح ومشاكل طاقم الباخرة.

وباعتبار الوكيل البحري وكيلا عن المجهز في تنفيذ عقد النقل فإنه يسأل في مواجهته عن الأخطار التي يرتكبها في تنفيذ وكالته فهو مسؤولا في مواجهة الغير عن أخطائه الشخصية التي يرتكبها في تنفيذ عقد النقل، كالتأخر في تفريغ البضاعة أو تسليمها إلى المرسل إليه، أما الأخطاء التي تقع قبل أن يتسلمها أمين السفينة كإصابة البضاعة بعجز أو تلف أثناء نقلها وغيرها من الأخطاء، فهذه يتحملها المجهز أو ربان السفينة.

و)- السمسار البحري :

هو شخص مهمته التقريب بين أطراف العقود البحرية، كعقد النقل وعقد التأمين وبيع السفن وهو يسعى لإبرام العقود بين الناقل والشاحن أو بين الناقل والمسافر أو بين مالك السفينة ومستأجرها أو بين المؤمن البحري أو المستأمن، أو بين بائع السفينة ومشتريها.

➢ **مهام السمسار البحري :**

- التقريب بين طرفي العقد البحري دون أن يكون هو نفسه طرفا في العقد المذكور.
- ترجمة سندات الشحن ومشترطات الإيجار.
- تولي الإجراءات الإدارية اللازمة لدخول السفن إلى الموانئ وخروجها منها.
- قيادة السفن.
- بيع السفن.
- مساعدة القبطان الأجنبي عند مثولهم أمام المحاكم التجارية.
- تحرير الوثائق ودفع تسبيقات الإيجار..الخ.
- أحيانا قد يتصرف كوكيل نقل فيقوم بضمان عمليات النقل التابعة الأخرى.

وتنتهي مهمة السمسار البحري عند التوفيق بين طرفي العقد دون أن يكون مسؤولا عن تنفيذه ،ويتقاضى مقابل ذلك أجرا يسمى " السمسرة "وهي عبارة عن نسبة مئوية يحددها عقد السمسرة من أجرة النقل أو قسط التأمين أو ثمن السفينة، فإذا لم يحددها العقد فهي تحدد بإتباع عرف الميناء الذي تمت فيه السمسرة مع اعتبار جهد السمسار المبذول وقيمة الصفقة التي توسط في إبرامها كما يكون له الحق المطالبة بتعويض المصاريف الذي يكون قد أنفقها أثناء أدائه لمهامه و التي كلفه بها العميل كما يكون السمسار مسؤولا عن الأخطاء التي يرتكبها عند تنفيذ عقد السمسرة كإخفائه لمعلومات جوهرية تتعلق بمحل العقد...

ه)- مقاول الشحن والتفريغ :

فمن مهام الشاحن هو[60] : **" القيام بعمليات شحن البضاعة على ظهر السفينة كما يقوم المرسل إليه سواء بنفسه أو بواسطة وكيله (أمين الحمولة) بتفريغ البضاعة عند وصولها إلى الميناء "** و قد يقوم الناقل بعمليتي الشحن والتفريغ ، وفي جميع الأحوال فعمليتي الشحن والتفريغ يقوم بهما شخص يسمى بمقاول الشحن والتفريغ مهمته هي شحن البضائع وتفريغها من السفن وبالاستعانة بعمال متخصصين كعمال الموانئ وبأدوات خاصة كالصنادل، والبراطيم، والروافع...الخ كما يقوم بعمليات المسافة والقيادة والجر والإرشاد وعمليات إمداد السفينة وكل نشاط يساهم في نقل السلعة من السفينة إلى الرصيف، ويتلقى مقاول الشحن والتفريغ أجرا عن العمل الذي يقوم به ويلتزم بهذا الأجر الطرف المتعاقد معه

ويحق للمقاول حبس البضاعة لحين استفاء حقه وفقا للقواعد العامة وفي حالة وقوع أي خطأ تكون مسؤولية مقاول الشحن والتفريغ حسب ثلاث حالات :

- إذا كان عقد النقل يلزم المجهز بشحن أو تفريغ البضاعة، وعهد المجهز إلى مقاول لتنفيذ إحدى العمليتين فإن ارتكب المقاول خطأ في ذلك كان المجهز هو المسؤول.
- إذا ارتبط الشاحن او المرسل إليه مباشرة مع مقاول الشحن والتفريغ وقام بشحن البضاعة أو تفريغها بنفسه أو بواسطة الربان فيكون المقاول في هذه الحالة مسؤولا على مواجهة الشاحن أو المرسل إليه عن أي خطأ كإصابة تلف بالبضاعة بسبب إهماله أو إهمال تابعيه في تفريغها.
- فإذا قام الناقل بعمليتي الشحن والتفريغ) دون أن يتضمن عقد النقل هذا الالتزام (و لم يقم بهما الشاحن أو المرسل إليه فالناقل يكون مسؤولا في هذه الحالة عن أخطاء المقاول قبل الشاحن أو المرسل إليه وبمقتضى عقد النقل يلتزم الناقل بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه والقيام بتفريغ البضاعة من السفينة فيكون الناقل مسؤولا عن أي خطأ في تنفيذ هذا الالتزام ولو عهد هذا إلى مقاول التفريغ.

ع)- وكيل مشترك :

فهو يقوم بالعمليات التالية[61]:

- مراجعة التغليف المناسب للبضاعة وأسلوب النقل المختار.
- يقوم بعملية التجميع لمختلف البضائع الواردة من مختلف المناطق وتكوين حمولات متجانسة من البضائع والتي تسلم بعد ذلك للناقلين
- القيام بعملية التجزئة للكتل المنقولة من البضائع.
- يقوم بعمليات التصريح لمصلحة الجمارك وتسليم البضائع لأصحابها.

ص)- سمسار التأمين البحري :

[60] فريق من الخبراء تحت اشراف د/ عبد القادر فتحي لاشين – الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات و علاقتها بقطاع النقل البحري في الدول العربية – المنظمة العربية للتنمية الادارية – سنة 2005 , ص 64 , 66

[61] Bauchet Pierre – op . cit, - P - 180

لهم طابعهم القانوني الخاص وهم سماسرة محلفين، من مهامهم الرئيسية تحرير عقود التأمين البحري بغية ضمان السفينة والسلع ضد أخطار النقل البحري والإشراف على الإجراءات التي تقوم بها الشرطة وإعلام المؤمن على الخطر المتوقع وضمان التسوية، وتقديم المعلومات الكافية لمؤسسات التأمين البحري حول طبيعة البضاعة المنقولة والأسطول البحري المكلف بنقلها بهدف تحديد أقساط التأمين) تكلفته (وتعويضها في حالة وقوع أضرار خلال عملية النقل ومن الأخطار التي تتضمنها مؤسسات التأمين البحري هي:

- تلف البضاعة بسبب مدة النقل البحري أو سوء الأحوال الجوية...الخ
- سرقة البضائع.
- تلف البضائع أثناء عملية المناولة.

وأن عقود التأمين تبرم تحت شروط متفق عليها بين الطرفين ومن هذه الشروط نجد:

➢ **شروط التأمين على البضائع:**

- **شروط الإعفاء الخاص بالتلف** : أي التأمين يغطي البضائع المعرضة للكسر والتلف والسرقة فقط.
- **بشروط ضمان البضاعة من كل الأخطار** : أي التأمين يغطي جميع تكاليف الأخطار والناجمة عن عمليات الشحن والإفراغ أو النقل..الخ

➢ **شرط التأمين على الأسطول البحري:**

يتم تأمين الأسطول البحري ضد جميع الأخطار هذا لا يتم وفق قيمتها الحقيقية وإنما وفق التكلفة التي تتحدد في عقد التأمين البحري.

س)- الوكيل الجمركي :

يحصل على موافقة وزراء المالية والاقتصاد، ومن مهامه الأساسية تقديم تصريحات لدى مصلحة الجمارك وهو مسؤول جنائيا عن الأخطاء الناجمة عن التصريحات الخاطئة، أو المزورة وقد يقوم بهذه المهام وكلاء آخرين كوكيل العبور ...الخ لذا فخدماتهم غير ملزمة.

المطلب الثالث: الاختلافات العامة بين الموانئ العالمية و الوطنية :

الفرع الأول : نشاطات الموانئ الجزائرية

أولا : المبادلات التجارية :

يتحدد دور التجارة الخارجية الهام في التنمية الاقتصادية والاجتماعية، من خلال كونه المصدر الرئيس للدخل والعملات الأجنبية، والعامل المنشط للعلاقات الاقتصادية مع العالم الخارجي, ويستدل من خلال الجدولين رقم

(11) و رقم (12) على حجم المبادلات التجارية بحيث يتعلق الجدول الأول بمستوى الصادرات و الواردات من المحروقات و الجدول الثاني بمستوى الصادرات و الواردات خارج المحروقات و الأشكال المصاحبة لها الخاصة بالموانئ الجزائرية :

جدول رقم (11) : حصيلة المبادلات التجارية من المحروقات (2013 – 2014) الوحدة طن[62] :

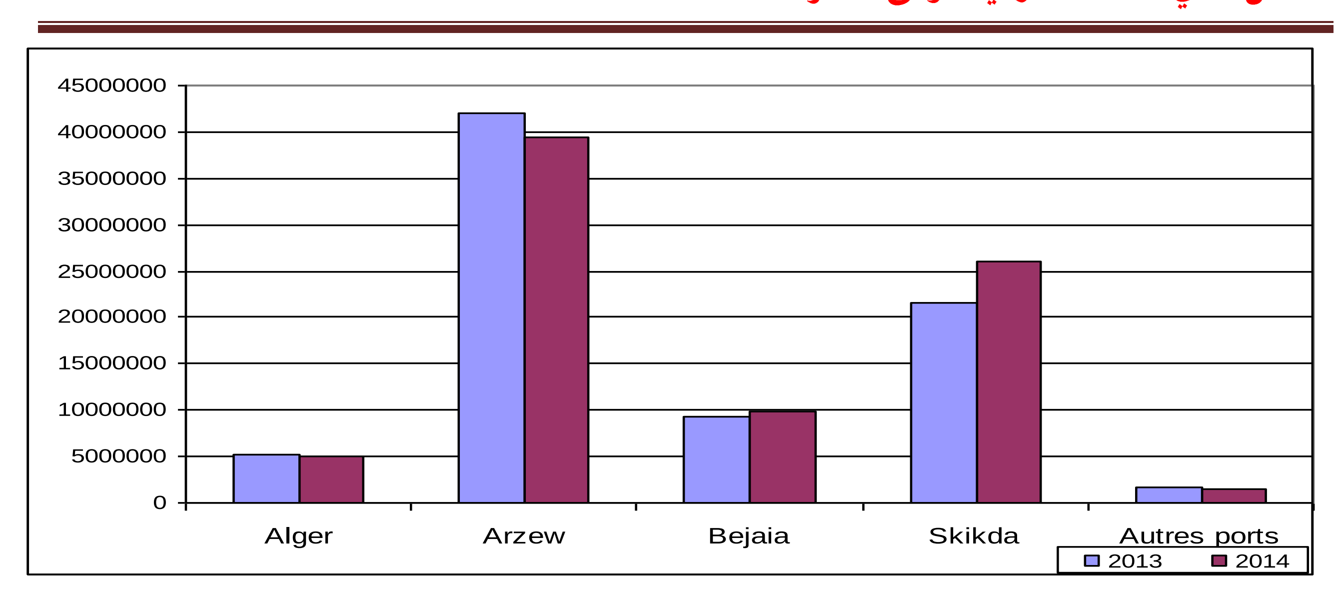
PORTS	2 013	2 014			Var %	Part %
		import	export	total		
Alger	5 175 251	3 759 849	1 324 265	5 084 113	-1,76	6,21
Arzew	42 066 228	1 966 443	37 518 074	39 484 517	-6,14	48,24
Bejaia	9 236 398	1 223 130	8 657 295	9 880 425	6,97	12,07
Skikda	21 591 878	1 275 428	24 685 670	25 961 098	20,24	31,72
Autres ports	1 582 575	1 248 814	185 970	1 434 784	-9,34	1,75
Total	79 652 331	9 473 664	72 371 274	81 844 937	2,75	100,00

Source : Rapport Statistiques sur les principaux activités portuaires en Algérie . Année 2014

نلاحظ من خلال الجدول ان مستوى المبادلات التجارية من المحروقات سجلت نمو طفيفا يقدر ب 2,75 % حيث بلغت نسبة المبادلات التجارية لسنة **2014** م ب **81,84 %** مقارنة بسنة **2013** م حيت بلغت نسبة **79,65 %** و يعد هذا تطورا ملحوظا في المبادلات التجارية الخاصة بالمحروقات و هذا في ظل تعافي الاقتصاد العالمي و استقرار اسعار المحروقات و هذا ما يوضحه الرسم البياني :

الشكل رقم (04) : تطور المبادلات التجارية من المحروقات (2013 – 2014)[63] :

[62] Rapport Statistiques sur les principaux activités portuaires en Algérie , Année 2014 , p 3
[63] Rapport Statistiques , op . cit , p 3



Source : Rapport Statistiques sur les principaux activités portuaires en Algérie . Année 2014

جدول رقم (12) : حصيلة المبادلات التجارية خارج المحروقات (2013 – 2014) الوحدة طن[64] :

PORTS	2 013	2 014			Var %	Part %
		import	export	total		
Alger	5 113 948	5 528 930	598 599	6 127 529	19,82	13,86
Annaba	4 371 030	3 756 550	1 330 479	5 087 029	16,38	11,51
Arzew	676 673	651 953	840 834	1 492 787	120,61	3,38
Bejaia	11 040 061	10 550 709	725 671	11 276 380	2,14	25,51
Djen-Djen	3 797 104	4 620 449	23 365	4 643 814	22,30	10,50
Ghazaouet	1 155 777	1 276 555	71 951	1 348 506	16,68	3,05
Mostaganem	1 224 858	1 458 961	16 524	1 475 485	20,46	3,34
Oran	6 139 681	6 822 479	428 757	7 251 236	18,10	16,40
Skikda	3 731 018	4 094 192	190 446	4 284 638	14,84	9,69
Ténès	1 145 734	1 222 415	0	1 222 415	6,69	2,77
Total	38 395 884	39 983 193	4 226 627	44 209 819	15,14	100,00

Source : Rapport Statistiques sur les principaux activités portuaires en Algérie . Année 2014

[64] Rapport Statistiques , op . cit , p 4

نلاحظ من خلال الجدول انه هناك نمو في المبادلات التجارية الخارج المحروقات يقدر ب **15,14 %** بحيث ارتفعت قيمة المبادلات التجارية في سنة **2014** م مقارنة مع نظيرتها أي سنة **2013** م و يتبن ذلك من خلال رسم البياني:

الشكل رقم (05) : تطور المبادلات التجارية خارج المحروقات (2013 – 2014) [65]

Source : Rapport Statistiques sur les principaux activités portuaires en Algérie . Année 2014

ثانيا :نقل المسافرين :

يعتبر التطور المضطرد و الملحوظ في عدد المسافرين بحرا، عاملا مشجعا للنقل البحري، و ذلك رغم تخفيض عدد التأشيرات الممنوحة (**400** ألف مسافر سنويا) , وكذا الإجراءات الأخيرة المتخذة من طرف الدولة، و القاضية بمنع استيراد السيارات القديمة (التي عمرها أقل من **3** سنوات)، و الذي كان معمولا به من قبل ثم إن عددا كبيرا من المسافرين باتجاه أوروبا، يستعملون الطائرة ذهابا، و الباخرة إيابا (مما يفسر ارتفاع عدد القادمين قياسا على

[65] Rapport Statistiques , op . cit , p 5

عدد المغادرين بحرا) ، لأنهم في أغلب الأحيان يشترون سيارات من أوروبا وتعتبر عملية النقل البحري للمسافرين و التي تعرف نشاطا مكثفا في فصل الصيف منافسا قويا للنقل الجوي، و يعود ذلك بالدرجة الأولى إلى تكاليف النقل المنخفضة، و قدرة الاستيعاب الكبيرة بالنسبة للباخرة، إذ يفضل المسافرون صيفا (تحديدا المغتربون العائدون إلى الوطن) الدخول بالسيارات و الأمتعة، خاصة بعد غلق الحدود مع المغرب ويستأثر ميناء الجزائر لوحده بنسبة **70%** من نشاط نقل المسافرين، بسبب عدد الرحلات التي يؤمنها(**2** في اليوم) و يبين الجدول التالي حركة النقل البحري للمسافرين :

جدول رقم (13) حركة النقل البحري للمسافرين 2013 – 2014 [66]:

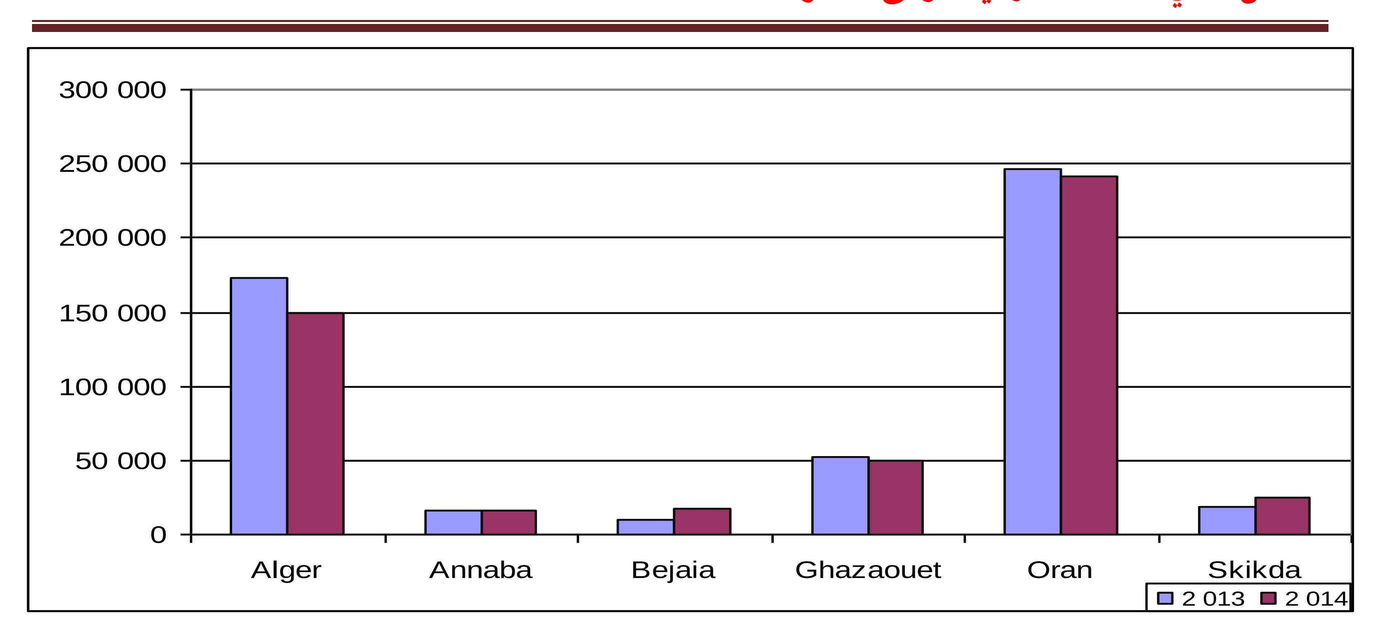
PORTS	2 013	2 014			Var %	Part %
		Arrivée	Sortie	total		
Alger	172 657	73 480	75 736	149 216	-13,58	29,95
Annaba	16 335	8 575	7 380	15 955	-2,33	3,20
Bejaia	9 864	7 978	9 568	17 546	77,88	3,52
Ghazaouet	52 407	24 818	25 178	49 996	-4,60	10,04
Oran	247 079	123 590	117 373	240 963	-2,48	48,37
Skikda	18 525	13 713	10 753	24 466	32,07	4,91
Total	516 867	252 154	245 988	498 142	-3,62	100,00

Source : Rapport Statistiques sur les principaux activités portuaires en Algérie . Année 2014

نلاحظ من خلال الجدول ان حصيلة عدد المسافرين المتوافدين على المحطات البحرية الوطنية لسنة **2014** م انخفض بحوالي **3,62** % مقارنة مع حصيلة **2013** م و يظهر جليا انخفاض أيضا مثلا : بنسبة **13,58** % المسجل في محطة البحرية لميناء الجزائر و يمكن تحليل مستوى الانخفاض باعتماد الرسم البياني لتوضيح ذلك :

الشكل رقم (06): تطور حركة النقل البحري للمسافرين 2013 – 2014 [67]:

[66] Rapport Statistiques , op . cit , p 9



Source : Rapport Statistiques sur les principaux activités portuaires en Algérie . Année 2014

ثالثا : توفير مناصب العمل:

توفر الموانئ الجزائرية **14000** منصب عمل مباشر[68] (يمثل العمال المنفذين)، وهذا بالنسبة لمجموع الموانئ الجزائرية, ويستأثر ميناء الجزائر (الذي يعتبر أهم الموانئ) لوحده ب **8000** منصب شغل وتوظف الأيدي العاملة التي تستقطبها الموانئ في الأنشطة المرافقة لنشاط النقل البحري أصحاب السفن، العاملون بالمخازن والمستودعات ومكاتب العبور، عمال الأرصفة (الحمالون). وكذا العاملين بإدارة الميناء. واعتبارا لعدم وجود ورشات بحرية لبناء السفن، فلا توجد يد عاملة في هدا المجال , وإذا كانت الموانئ أقطابا تحرض على خلق وظائف، إلا أنها وظائف وثيقة الارتباط بنشاط الميناء نفسه، أي بحجم و قيمة المبادلات التي يقوم بها, فالموانئ البترولية مثلا (أرزيو , سكيكدة, بجاية) لا توفر سوى عددا محدودا من مناصب العمل و مما يلاحظ بالنسبة لمدن الموانئ ، أن تركز الوحدات الصناعية الجزائرية بالسواحل، جعل منها أقطابا تنموية حقيقية، وكرس بالتالي" القطبية الساحلية" الموروثة عن العهد الاستعماري إلا أن الدولة لم تعمل على تطوير السياحة لهذه المدن الساحلية (سياحة الشواطئ)، و لم تول الأهمية اللازمة لهذا القطاع الذي عاني من الإهمال، والذي يشكل مصدرا خلاقا لمناصب الشغل، ويعود بفائدة كبرى على الاقتصاد الوطني و يبقى النشاط الوحيد الذي يحرك هذه المدن هو نشاط موانئها

الفرع الثاني : مشاكل الموانئ الجزائرية :

---

[67] Rapport Statistiques , op . cit , p 9

[68] د/ فاطمة الزهراء محمد الشريف , أ /فوزية رميني , الموانئ الجزائرية تحول صعب في تسييرها , مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا – العدد السابع – ص 17 , سنة 2007

ركزت الجزائر استثماراتها في الموانئ النفطية و هي موانئ متخصصة لا تخدم إلا قطاعا محددا من اقتصاد الدولة أما باقي الموانئ التجارية ، فبقيت تشكو من تأخر كبير، وتعاني من مشاكل عدة[69]:

أولا : موانئ من الجيل الأول:

الموانئ الجزائرية قديمة (من الجيل الأول) وهي بالتالي لا تمثل سوى نقاط " انقطاع الحمولة " تنتهي عندها حمولة المواد المعدة للشحن أو التفريغ. ولقد اكتفت السلطات العمومية في الجزائر، بتسيير هذا الإرث الذي يعود إلى الفترة الاستعمارية، دون إدخال أية تعديلات عليها، أو على بنيتها التي تتكون بشكل عام من أحواض صغيرة وضيقة وسقائف ومخازن قريبة من بعضها، وأرصفة تفصل بينها حواجز ضيقة. وإذا لم تكن هذه المواصفات تطرح أية مشاكل في الماضي بالنسبة لخدمة المبادلات عندما كانت السفن أصغر، وطريقة شحن البضائع أبسط فإنها اليوم لم تعد تتماشى و المتطلبات المستجدة والناجمة عن التطور الكبير الذي شهده مجال النقل البحري . فالسفن أصبحت أكبر، وبمواصفات عالمية محددة, وهذا ما حتم على المتعاملين مع الموانئ الجزائرية استخدام السفن الصغيرة (**60 %** منها تتراوح حمولتها بين **2000** و **10.000 طن**) وزن ثقيل , وهي بالتالي سفن غير اقتصادية، إذ أنها تحول دون استفادة المصدرين الجزائريين من الفرص التي تقدمها موانئ الشحن، حيث تفرض عليهم أسعار شحن مرتفعة. أما بالنسبة للعمق النظري في الموانئ الجزائرية فإنه يتقلص باستمرار بسبب تكدس الطمي والرمال نتيجة لعدم تعرضها لعمليات التطهير و الكسح منذ **20** سنة , مما يؤثر على عملية رسو السفن بها وقد تضطر السفن الكبيرة الحمولة و التي لا تتمكن من الرسو في ميناء ما بسبب صغر الغاطس إلى أن تحول وجهتها نحو موانئ أخرى، حيث تفرغ جزءا من حمولتها لتخفيف الوزن، قبل أن تعود إلى الميناء الأصلي مع ما يترتب على ذلك من مشاكل (وقت وعمل إضافيين، وتكاليف إضافية كذلك) .

ثانيا : نقص في التجهيزات والآليات :

تعاني الموانئ من جهة أخرى، من نقص كبير في الآليات الثقيلة، وميناء الجزائر هو الوحيد الذي يتوفر على رافعة ذاتية الحركة (قوتها **300 طن**) ومع أن الجزائر تصنف ضمن أكبر الدول المستوردة للحبوب (الخامسة عالميا إذ تستورد ما يقارب **6** مليون طن سنويا), فإن ميناء الجزائر العاصمة هو الوحيد الذي يشتمل على أكبر مركز خاص بالحبوب (سعته **30.000** طن) ويعتبر غير كافي، و هذا مما يضطر من جهة السفن ناقلات الحبوب إلى الانتظار لمدة تتعدى المقاييس المعمول بها دوليا (تبلغ مدة التوقف في الميناء بالنسبة لهذه السفن **16** يوما) و يفرض من جهة أخرى على المكلفين بالنقل، تعبئة الحبوب في أكياس، وهي عملية مكلفة، إذا ما قورنت بترك الحبوب على شكل بضائع صب و أما ميناء وهران فإن سعة صومعة الحبوب به لا تتجاوز **3000 طن** ، ناهيك عن استعمال وسائل تقليدية في عملية التخزين، وكذا تفريغ الحبوب، مما يؤدي إلى ضياع كميات معتبرة منه

[69] د/ فاطمة الزهراء محمد الشريف , أ /فوزية رميني , نفس المرجع , ص 26

ثالثا : ارتفاع في عدد العمال : تعرف الموانئ الجزائرية فائضا في عدد العمال مما يقتضي اتخاذ إجراءات ترمي إلى تحويل جزء منهم نحو وظائف أخرى أو منحهم التقاعد المسبق أو دفع تعويضات لهم وتبقى هذه المشكلة شائكة بالنسبة لدولة في طريق النمو تستفحل فيها البطالة.

رابعا : تأخر في عملية تداول الحاويات :

لقد أصبح التوجه لاستعمال الحاويات في نقل البضائع عاما .وما فتئت معدلات النقل بالحاويات ترتفع بشكل كبير ومتسارع , وتحاول الموانئ الجزائرية تطوير هذه العملية، ففي ميناء وهران على سبيل المثال : ارتفعت نسبة التعامل بالحاويات من **9,42 %** في سنة **1994** م الى **35,09%** في سنة **2004** م ، وبلغ في نهاية سنة **2008** م **37,15%** و مع ذلك يمكن القول أن الموانئ الجزائرية لا زالت تسجل تأخرا واضحا في هذا المجال على اعتبار أن المعدل العالمي لتداول الحاويات يصل إلى **62 %** ويتم العمل حاليا في هذا الاتجاه بغرض توفير مساحات إضافية تستعمل كمحطات للحاويات. فبالنسبة لميناء وهران، تمت توسعته من الناحية الشرقية، بإضافة **12** هكتار إلى المساحة الأصلية المخصصة للحاويات و التي تبلغ **11** هكتار و برمجة مشروع آخر يقضي بإضافة **30** هكتار أخرى مما سيرفع المساحة المخصصة لاستقبال الحاويات إلى **53** هكتار, أما بالنسبة لميناء الجزائر العاصمة و بهدف تخفيف الضغط عنه فلقد تم إنشاء ميناء جاف مخصص لاستقبال الحاويات في الروبية بضواحي العاصمة.

خامسا : انخفاض معدلات أداء الموانئ : و الذي يساهم فيه بشكل كبير، توقف أنشطتها ليلا و خاصة ما يتعلق بمناولة السلع و البضائع.

سادسا : طول الإجراءات الإدارية : وتتمثل في الإجراءات المتعلقة بتفريغ البضائع تحديدا، وما يتبعها من إجراءات الحجر الزراعي، فالحجر البيطري، ثم إجراءات الرسوم الجمركية.. إلخ.

سابعا : سوء توزيع المهام بين الموانئ :

ومن جهة أخرى يوجد توزيع سيء للمهام المنوطة بكل ميناء، فميناء الجزائر العاصمة مثلا وهو أهم ميناء على المستوى الوطني يحتكر جل المبادلات (أكثر **60%** من المبادلات التجارية الخارجية) وهذا على حساب باقي الموانئ الثانوية التي يبقى دورها محصورا في أقاليمها فالوزن الكبير الذي يحضى به ميناء الجزائر العاصمة ليس إلا انعكاسا لسياسة المركزية التي تنتهجها الدولة فهو يهيمن على الإقليم و على باقي الموانئ الثانوية ، وهذا يعني عدم أخذ مفهوم التهيئة القطرية بعين الاعتبار من طرف المخططين ثم إن احتكاره الكبير للمبادلات التجارية، جعله يعاني من الاختناق والتكدس.

ثامنا : اختناق الموانئ : لعل من بين الأسباب الرئيسة التي تزيد من حدة اختناق الموانئ، وتكدس البضائع بها ما يلي:

- عدم وجود خطة منسقة لتوقيت الاستيراد لدى بعض الهيئات المستوردة مما يؤدي إلى وصول كميات كبيرة من السلع و المعدات المستوردة، من طرف هيئات مختلفة في وقت واحد.
- عندما يرتفع معدل استيراد مادة معينة بسبب انخفاض أسعارها في الأسواق العالمية كما حدث في الفترة من الأشهر الأولى من سنة **2009** بالنسبة للحديد الذي شهدت عملية استيراده ارتفاعا كبيرا نتيجة انخفاض سعره و بالفعل لم يسبق لميناء الجزائر العاصمة أن كان مختنقا كما هو الحال في الأشهر الأخيرة، فقد بلغ عدد السفن التي بقيت في عرض البحر تنتظر الإذن بالرسو في الميناء لتفريغ حمولتها **34** سفينة وهذا في يوم واحد (**2009/ 04/ 06**) مع ما يترتب على ذلك من خسائر، إذا علمنا أن كل سفينة تنتظر في عرض البحر دورها لدخول الميناء، تكلف الخزينة العمومية ما بين **5000 –20000 دولار** في اليوم .

تاسعا : تواجد الموانئ داخل النسيج الحضري :

مشكلة أخرى تواجه الموانئ الجزائرية هي تواجدها داخل النسيج الحضري، مما يترتب عليه ضعف كفاءة الطرق التي تربطها بالداخل فميناء العاصمة مثلا، تنتهي منافذ الخروج منه في محور المواصلات الرئيس بالمدينة والمزدحم بالحركة, ولا يعتبر ميناء وهران أسعد حظا، فوجوده في موضع محاصر بالمدينة وبالحروف الساحلية، يجعل عملية الحركة منه وإليه من الصعوبة بمكان .وهو فوق ذلك لا يشتمل إلا على منفذ واحد فقط، مخصص لسحب البضائع بالشاحنات وعلى خط للسكة الحديدية يعود إلى الفترة الاستعمارية، إلا أنه غير مستغل !...ومع أنه أرخص وسائل النقل البري، فإن مساهمته في عملية سحب البضائع من الميناء بقيت متواضعة، بل و في تراجع ملحوظ من **23,48%** سنة **1993 م** إلى **1,57 %** سنة **2001 م** ، إلى أن توقف العمل به تماما منذ سنة **2004 م** واقتصرت عملية سحب البضائع من الميناء على الشاحنات فقط. وتقول مؤسسة ميناء وهران ان تدفق النقل بالشاحنات في الميناء بما يعادل 5 ملايين طن في سنة **2013 م** حيث أن الكميات الفعلية المسجلة في سنة **2008 م** و البالغة **5.612.000 طن**

عاشرا : ضعف استغلال عملية المساحلة :

لا يتم استغلال عملية المساحلة (أو الملاحة الساحلية) بشكل جيد ومكثف .مع أنه بإمكان هذه الوسيلة والتي تؤمن النقل بين الموانئ الوطنية أن تساهم في تخفيف الضغط عن شبكة النقل البري، التي تعاني هي الأخرى من نقائص كثيرة، وذلك بإدماجها في السلسلة اللوجستية للنقل مع ملاحظة عدم وجود هيئات أو مكاتب محلية على مستوى مختلف الأقاليم بالوطن لتحسيس المتعاملين، وإعلامهم بالفوائد التي تعود عليهم من وراء التعامل بالمساحلة .

الفرع الثالث : نموذج التسيير المركزي للدولة :

تبنت الجزائر منذ استقلالها سياسة المركزية في تسيير اقتصادها (من طرف الدولة) وهذا ما لم يسمح للقانون الصادر في سنة **1962** م ، والقاضي باستقلالية بعض الموانئ الجزائرية بالاستمرارية لأن استقلالية الموانئ تفترض خلق التنافس بينها، وهذا ما لا يتفق مع النهج الاشتراكي الذي يقضي بأن تسيير الموانئ يجب أن يكون من طرف الدولة وتم ذلك بواسطة هيئتين تابعتين لها وهما : الديوان الوطني للموانئ (الذي أسندت له مهمة تسيير كل الموانئ الجزائرية) والشركة الوطنية الجزائرية للملاحة (التي تشرف على النقل البحري) وابتداء من هذه الفترة، ظهرت عدم كفاءة الدولة في تسييرها، والتي تجلت على عدة مستويات[70]:

- ظهور مشاكل عدة ناتجة عن انعدام التنسيق بين المتعاملين الذين يمارسون نشاطاتهم على مستوى الموانئ، و التابعين إلى وزارات مختلفة.
- إن تسيير كل الموانئ من طرف مؤسسة واحدة، لا يأخذ بعين الاعتبار خصوصيات كل ميناء فالرسوم واحدة بالنسبة لكل الموانئ وهذا في غير صالح الموانئ الصغيرة التي لا تستطيع تبني سياسة تجارية تنافسية، ونذكر على سبيل المثال أن الدولة هي التي تحدد التعريفة الخاصة بعملية الإرشاد الملاحي في الموانئ الجزائرية، مع أنه من المفروض أن تحدد من طرف إدارة الميناء نفسه، وذلك تبعا لحجم النشاط الذي يقوم به هذا الميناء.

كما أن تبني سياسة الاقتصاد الاشتراكي أدى إلى حتمية التعامل مع الشركات الوطنية و التي نظرا لضخامتها كانت تشكل " دولة داخل الدولة " ولا زال بعضها كذلك رغم انفتاح الاقتصاد الجزائري على الاقتصاد الليبرالي، فهي تعتبر أرصفة الموانئ مستودعات لها بأرخص الأسعار، لذا فإنها تتباطأ في عملية سحب بضائعها من الأرصفة، وتبقى في الميناء لمدة أطول من المدة المسموح بها ففي ميناء وهران مثلا : في سنة **2007** م تواجدت أكثر من **100** حاوية معبأة بقطع غيار وبمواد غذائية تحت الحجز منذ أكثر من شهر، بسبب خلاف بين أصحاب البضائع ومصلحة الجمارك وفي مثل هذه الحالات فإن مدير الميناء نفسه لا يملك السلطة للإفراج عن هذه الحاويات , ويظهر تقصير بعض المسئولين في الموانئ الجزائرية حتى في معاملاتهم مع المتعاملين الأجانب، والأمثلة على ذلك عديدة و منها:

- التصريح بضياع العديد من الحاويات.
- المحاباة أو التمييز في المعاملة إذ تعطى الأسبقية في الرسو للسفن الجزائرية.
- أصحاب السفن العاملة على الخطوط البحرية النظامية، فليس بإمكانهم ضمان تاريخ الوصول إلى الموانئ الأوروبية لأن مدة الرسو بالموانئ الجزائرية يصعب توقعها.

---

[70] د/ فاطمة الزهراء محمد الشريف , أ /فوزية رميني , مرجع سبق ذكره , ص 35 .

وبالنسبة لعملية استثمار الموانئ، والتي تتطلب تكاليف باهظة، فيفترض أن تتم في الإطار العام لتخطيط الموانئ ومن المؤسف حقا ملاحظة أن السلطات العمومية لم تنجح في تشكيل هيئة واحدة تشرف على عملية التخطيط هذه بل أسندت صلاحيات تخطيط الموانئ الجزائرية إلى عدة هيئات تابعة لوزارة الأشغال العمومية أو وزارة النقل أو وزارة التجهيز، وبقيت الهيئة المعنية بالدرجة الأولى لهذه العملية وهي إدارة الموانئ على الهامش فسياسة تخطيط الموانئ إذن تتسم بالمركزية المفرطة ، و التي عانت منها كثيرا المشاريع الاستثمارية بالموانئ بسبب بطء الإجراءات الإدارية التي تستغرق في بعض الحالات سنوات عدة ، قبل الحصول على رخصة بدء الإنجاز ثم إن انعدام التنسيق بين مختلف الفاعلين في قطاع الموانئ ينعكس على نوعية القرارات المتخذة في الميدان كما هو الحال بالنسبة لميناء جن جن ، فبدلا من تهيئته وتحديث منشآته قررت السلطات العمومية بناء ميناء جديد (جن جن الجديد) غير بعيد عن مينائي بجاية و جيجل، كان من المفروض أن يخدم مشروع مصنع الحديد والصلب بميلة. علما بأن الديون المقدرة ب **400 مليار دينار**، والتي خصصت لبناء هذا الميناء لم يتم تسديدها بعد. وإذا كانت رياح الليبرالية قد بدأت تهب على الجزائر فإن قطاع الموانئ لا زال يعاني مع أنه يمثل قطاعا استراتيجيا بالنسبة للمبادلات التجارية الوطنية و عاملا حيويا بالنسبة للاقتصاد الجزائري.

الفرع الرابع : التغييرات الطارئة على تسيير الموانئ :

أصبحت السلطات العمومية في الجزائر واعية بضرورة إعادة تنظيم هذا القطاع الحيوي بالنسبة للوطن، وارتأت خوصصة النشاطات التجارية للموانئ، واضعة بذلك حدا لتسيير الدولة لهذا القطاع والذي دام **45** سنة[71] و ذلك من خلال : المرسوم الصادر بتاريخ : **16 –17 / 04 /2006** م و القاضي بخوصصة كل الموانئ الجزائرية باستثناء الموانئ البترولية (أرزيو , سكيكدة و بجاية) التي ستمنح للشركة الوطنية للمحروقات (سوناطراك) وتأمل الدولة الجزائرية من خلال هذه الخوصصة الجزئية للموانئ، الحصول على فعاليتها و الرفع من إمكانياتها التجهيزية غير أن هذا الإجراء التعديلي يجب أن يكمل بإجراء تعديلي لاحق يخول للمستثمر التمتع بحقوق الملكية ورغم أن هذه السياسة الجديدة في تسيير الموانئ الجزائرية تتماشى مع التحولات الجديدة التي طرأت على الاقتصاد العالمي إلا أن الجزائر تسجل تأخرا في هذه الحركة الكبرى وهي الخوصصة و التي مست العديد من الموانئ في الدول السائرة في طريق النمو، فالمغرب مثلا: خوصص العمالة اليدوية في الموانئ منذ سنة **1990** م ، وكانت النتيجة أن تضاعفت الإنتاجية بالنسبة لعملية تفريغ البضائع وسيفتح هذا التغيير الكبير في القوانين المتعلقة بالموانئ المجال أمام المؤسسات العمومية والخاصة التي ترغب في النشاط في قطاع الموانئ , وتستدعي عملية إعادة تأهيل الموانئ الاعتماد على قاعدة عمالية متماسكة إلا أن الأمر ليس كذلك بالنسبة للموانئ الجزائرية فمثلا : طالبت نقابة العمال بإلغاء مرسوم خوصصة الموانئ وشن عمال الموانئ إضرابا يوم **22 / 05 /2006** م شل حركة الموانئ و كلفت الخزينة العمومية خسائر مقدرة ب **26 مليار سنتيم**.

---

[71] د/ فاطمة الزهراء محمد الشريف , أ /فوزية رميني , مرجع سبق ذكره , ص 47 .

و في ميناء العاصمة بقيت **48** سفينة محصورة في الأرصفة دون أن تتمكن من تفريغ حمولتها و **5** سفن أخرى تنتظر في عرض البحر وتتراوح الخسائر الناجمة عن ذلك بين **14** و **15** مليار سنتيم عن كل يوم بالنسبة لميناء العاصمة أما بالنسبة لميناء وهران فبلغ عدد السفن المحصورة في الأرصفة **15** سفينة و**5** سفن أخرى تنتظر في عرض البحر مما تسبب في خسائر مقدرة بمليار سنتيم , و يعتبر قطاع النقل أحد القطاعات المقترحة في مجال الشراكة، ولقد تم بالفعل في إطار التعاون بين الجزائر وفرنسا إنجاز مترو الجزائر العاصمة الذي أسند إلى شركات المقاولة فرنسية وكذا بالنسبة لتزويد شبكة السكة الحديدية بالكهرباء، وتسيير مطار الجزائر الجديد و بلغ الغلاف المالي **55** مليار دولار منها **10** مليار دولار المخصص للمخطط الخماسي(**2005 - 2009**) لقطاع النقل مما قد سمح للموانئ الجزائرية باستدراك التأخير المتراكم منذ الاستقلال.

المبحث الثاني : دراسة حالة ميناء مستغانم

المطلب الأول : ماهية عامة حول ميناء مستغانم

الفرع الأول : النشأة التاريخية و الجغرافية للميناء :

يعد ميناء مستغانم من بين المؤانئ الهامة و ذات البعد الاستراتيجي لدولة الجزائرية نظرا للموقع الجيد و قربه من القارة الأوروبية و الذي يعتبر احد المنافذ البحرية المؤدية إلى المحيط الأطلسي و باعتباره أيضا بوابة إلى الدول الإفريقية ,و لأنه[72] كان خليجا صخريا حادّاً يمتدّ بين الرأس البحري لصلامندر والرأس البحري لخروبة استخدمه القراصنة لاقتسام الغنائم و سُمّي ميناء مستغانم فيما قبل سنة **1833** م بـــ "مرسى الغنائم" , ومن هنا سمّيت المدينة "مستغانم" كونية بمينائها و يقع ميناء مستغانم في الجهة الشرقية لخليج أرزيو بين خطي عرض **35**° و**56**° شمالا و خطي طول **00**° و**05**° شرقا و في سنة **1848م** أنشئ أوّل رصيف للميناء بطول **80 متر** ليصل امتداده إلى **325 متر** بحلول سنة **1881م** و انطلق أوّل مشروع لتهيئة الميناء في سنة **1882م** و بعد ثلاث سنوات من ذلك أعلن عنه مشروعا ذا منفعة عامة تلت ذلك أعمال تهيئة ضخمة بين سنة **1890م** و **1904م** انتهت بميلاد أوّل حوض للميناء و بعد بناء كاسرة الأمواج الجنوبية الغربية للميناء سنة **1941م** تمّ إنشاء الحوض الثاني برصيف طوله **430 متر** فيما بين نهاية سنة **1955م** وبداية سنة **1959م** و منذ ذلك الحين يتم تطوير الميناء بما يتماشى مع متطلبات المنطقة

[72] تقارير مؤسسة ميناء مستغانم – مديرية الاستثمار –

حيث أصبح يشكل اليوم جزء أساسيا من البنية التحتية الخاصة بالنقل في المنطقة وهو ضروري بالنسبة للعديد من الصناعات الكبرى التي تشارك في التجارة الدولية إذ أنه يشجع استحداث مجموعة من الخدمات مقربة من المستلمين النهائيين عبر أروقة نقل متعددة الأنماط.

الفرع الثاني : امتيازات و معوقات ميناء مستغانم

أولا : امتيازات ميناء مستغانم [73] :

بوجود ميناء مستغانم في منطقة فلاحية بين وهران، أرزيو والجزائر العاصمة، فهو يعتبر من جهة منفذا طبيعيا لعدة ولايات: مستغانم، شلف، غليزان، معسكر، تيارت، تيسمسيلت، سعيدة ، ومن جهة أخرى يعتبر ملتقى لأهم الطرق المؤدية إلى الجنوب الجزائري (الأغواط، غرداية، بشار، عين الصفراء، ....) وكذلك فإن ميناء مستغانم يقع في محور تتقاطع فيه أهم شبكات المواصلات (طرق معبدة وسكك حديدية) من وإلى مختلف مناطق الوطن والتي تعتبر شريانا حيويا لتنمية المشاريع الصناعية والتجارية فهو موصول بشبكة السكك الحديدية عن طريق السكة الحديدية مستغانم – المحمدية (محطة الفرز) كما أنه يوفر إمكانية الوصل بالشبكة الحديدية مع ولاية تيارت دون المرور بالمحمدية بما يضعه في إتصال مباشر مع منطقته الخلفية (الجنوب والجنوب الغربي للجزائر إلى غاية تمنراست) وهذا من أجل نقل مختلف السلع والتجهيزات الموجهة إلى الشركات الوطنية والأجنبية المتخصصة في التنقيب عن البترول التي تنشط في الجنوب الجزائري ومن الإمتيازات الأخرى التي تميز ميناء مستغانم هي وجود شبكة طريق بطول **885 4 متر خطي** داخل الميناء تربطه مباشرة بالطرق الوطنية لشرق وغرب وجنوب الجزائر وهذا دون المرور بوسط مدينة مستغانم و الموقع الجيو إستراتيجي لميناء مستغانم والشبكة الطرقية التي تربطه مع منطقته الخلفية المتكونة من **12** ولاية يُعدَّان من أهم ما يقدمه الميناء لتعامليه الاقتصاديين من إميتازات كما أنه يوفر لمستعمليه أحسن الخدمات بأقل كلفة.الأداء الجيد والمتواصل للخدمات المينائية من حيث الإنتاجية، المردودية، معدلات الشحن والتفريغ، قِصَر مدة المكوث في الميناء والمحافظة الجيدة للبضائع يُفَسِّرُ إختيار ميناء مستغانم من قبل عدد كبير من المتعاملين الاقتصاديين ومجهزي السفن من مختلف الجنسيات

ثانيا: معوقات ميناء مستغانم :

نظرا لأهمية الإستراتجية لميناء مستغانم و طبيعة المهام و الوظائف التي يقوم بها الا انه هناك بعض المعوقات التي تحول دون تقديمه لخدمات جيد لمتعاملين الاقتصاديين و لسفن البحرية و كذا المؤسسات التي تتعامل معه و يتبين ذلك من خلال ما يلي [74] :

---

[73] تقارير مؤسسة ميناء مستغانم , نفس المرجع .

[74] تقارير مؤسسة ميناء مستغانم , مرجع سبق ذكره.

- محدودية عمق الأرصفة بـــ **8,22** م.
- عدم كفاية طول الأرصفة ومساحة العبور والتخزين
- غياب مرأب الحريق المخصص لمعالجة المواد الخطيرة (مسجل في المخطط التنموي **2010-2014**)
- مشكل التزاوج بين النشاط التجاري والصيد البحري.

و بطبيعة الحال فان تلك المعوقات تنجم عنها انعكاسات سلبية قد تعود بنتائج قد تعود على ميناء مستغانم و أبضا على سمعة مؤسسة ميناء مستغانم لدى متعامليها و هي تمثل مايلي :

- طول المكوث المؤدّي أحيانا إلى مهل إضافية للشحن والتفريغ .
- خفيف حمولة السفن الضخمة في الموانئ الأخرى مما يؤدي إلى تعريفات شحن **(surcoûts)** إضافية.
- صعوبات على مستوى التخزين مسؤولة على توليد تعريفات إضافية للشحن والنقل.
- إختناق مينائي ناجم عن التزاوج بين الأنشطة التجارية وأنشطة الصيد البحري.

جدول رقم (14) : المعايير المتفق عليها لمحطات الارسال و طول الارصفة :

عدد محطات الإرساء	طول الأرصفة	المعايير المتفقة عليها	قيمة النقص	مساحة التخزين الحالية	المعايير المتفق عليها	قيمة النقص
10	1.296 متر	1.500 متر	204 –متر	44.430 م^2	200.000 م^2	-155.570 م^2

المصدر : مديرية الاستثمار– مؤسسة ميناء مستغانم –

الفرع الثالث : نشأة مؤسسة ميناء مستغانم:

أولا : مؤسسة ميناء مستغانم :

تعتبر مؤسسة ميناء مستغانم مؤسسة عمومية اقتصادية و شركة ذات أسهم **EPE/ EPM/ Spa** أنشأت في إطار إصلاح النظام المينائي الجزائري بمقتضى المرسوم التنفيذي رقم **82- 287** الصادر بتاريخ **14** أوت **1982م** و يقدّم ميناء مستغانم نوعين من الخدمات: الخدمات التجارية و خدمات الصيد البحري و تشرف المؤسسة على تسيير تلك الخدمات ، و لقد ورثت مؤسسة الميناء إبتداء من شهر نوفمبر **1982م**، الخدمات والتجهيزات الخاصة بالديوان الوطني للموانئ المنحلّ **(ONP)** وكذلك تلك الخاصة بالشركة الوطنية للشحن والتفريغ المنحلّة أيضا

(SONAMA)، كما أسندت إليها من جهة أخرى مهام القطر الموكولة فيما قبلُ للشركة الوطنية للملاحة (CNAN) فأصبح دورها منوطا بما يلي[75]:

- تسيير أملاك الدولة المينائية والإنشاءات الخاصة واستغلال وتنمية الميناء.
- إحتكار خدمات الشحن والتفريغ، القطر والإرساء.

في **29** فيفري **1989م** شقّت مؤسسة ميناء مستغانم طريقها نحو الإستقلالية على غرار المؤسسات التي كشفت عن استقرار في وضعيتها المالية، حيث تم تحويلها بموجب عقد موثق من شركة عمومية ذات طابع إجتماعي إلى شركة عمومية اقتصادية/ شركة ذات أسهم رأس مالها **25.000.000** دج تحت الحيازة الكاملة ل " **شركة تسيير مساهمات الدولة الموانئ**" (**SOGEPORTS**) ، تحمل للسجل التجاري رقم **88.B.01** وتخضع للقانونين التجاري والمدني طبقا لأحكام القوانين **88-01** و **88-03** و **88-04** الصادرة بتاريخ **12** جانفي **1988م** و المتضمنة للنصوص التنظيمية لاستقلالية المؤسسات وطبقا للمرسوم **88-101** الصادر بتاريخ **12** جانفي **1988م** والمرسوم **88- 119** الصادر بتاريخ **16** ماي **1988م** والمرسوم **88-177** الصادر بتاريخ **28** سبتمبر **1988م** و أنيط إلى مؤسسة ميناء مستغانم إنجاز المهام التالية:

- استثمار وتطوير ميناء مستغانم .
- استغلال الآلات والإنشاءات المينائية .
- إنجاز أعمال صيانة وتهيئة وتحديث للبنى المينائية الفوقية .
- إعداد برامج بناء وصيانة وتهيئة للبنى المينائية التحتية بالتعاون مع الشركاء الآخرين .
- مباشرة عمليات الشحن و التفريغ المينائية .
- مزاولة عمليات القطر، القيادة، الإرساء وغيرها .

القيام بكل العمليات التجارية، المالية، الصناعية، والعقارية ذات الصلة المباشرة أو غير المباشرة بموضوع مؤسسة ميناء مستغانم و بتاريخ **27** فيفري **2008** م ، تمّ رفع رأس مال الشركة إلى **500.000.000 دج**.

ثانيا : مؤسسة تسيير موانئ و ملاجئ الصيد فرع مؤسسة ميناء مستغانم (EGPPM Filiale de l'EPM)

في شهر جانفي **2004** م في حقيبة شركة تسيير مساهمات الدولة "الموانئ" على شكل فرع لمؤسسة ميناء مستغانم , ولدت هذه المؤسسة بموجب إنعقاد مجلس الحكومة في **13** أوت **2003** م المكرّس لبحث تسيير موانئ و ملاجئ الصيد وبمقتضى القرار رقم **02** الصادر بتاريخ **22** سبتمبر **2003** م عن مجلس مساهمات الدولة الخاص بإسناد

[75] تقارير مؤسسة ميناء مستغانم , مرجع سبق ذكره .

موانئ وملاجئ الصيد إلى شركة تسيير مساهمات الدولة "الموانئ" و بمقتضى القرار رقم **05** الصادر بتاريخ **23** ديسمبر **2003 م** المتعلق بتثمين وتطبيق القرار السابق وبمقتضى الاجتماع العام الاستثنائي لمؤسسة ميناء مستغانم المنعقد في **20** جانفي **2004 م** الخاص بإنشاء هذا الفرع الذي يسهر على تسيير نشاط الصيد لميناء مستغانم و مينائي صلامندر وسيدي لخضر.

الفرع الرابع : مهام و أهداف مؤسسة ميناء مستغانم :

أولا : مهام مؤسسة ميناء مستغانم : تتجلى اهم المهام الموكلة الى المؤسسة فيما يلي [76] :

- الاستثمار و تطوير الميناء .
- استغلال الآلات و الإنشاءات المينائية .
- انجاز أعمال الصيانة والتهيئة لتحديث البني المينائية الفوقية.
- إعداد برامج بناء و صيانة و تهيئة للبنى المينائية التحتية بالتعاون مع شركاء آخرين .
- مباشرة عملية الشحن والتفريغ المينائية .
- مزاولة عمليات القطر، القيادة ، الإرساء و غيرها .
- القيام بكل العمليات التجارية ، المالية ،الصناعية و العقارية ذات الصلة المباشرة و غير المباشرة بموضوع مؤسسة ميناء مستغانم .
- إرشاد السفن .

ثانيا : أهداف مؤسسة ميناء مستغانم : تتبنى المؤسسة مجموعة من الأهداف و التي تحول على قدر المستطاع ان تحققها و من بينها [77] :

- تامين أحسن الظروف لعبور البضائع من حيث المدة الزمنية ، النوعية ، الحماية و السعر
- تقديم تسهيلات حقيقية (وسائل عبور ومعالجة وتخزين ذات كفاءة عالية)
- تسيير أملاك الدولة
- تسيير الاستثمار و تطوير الميناء
- استغلال الوسائل و التجهيزات المينائية
- تنفيذ أشغال الصيانة والتهيئة و خلق بنايات مينائية بالتنسيق مع متعاملين آخرين متخصصين
- تنفيذ عملية الشحن و التفريغ المينائية

[76] تقارير مؤسسة ميناء مستغانم , مرجع سبق ذكره.

[77] تقارير مؤسسة ميناء مستغانم , مرجع سبق ذكره.

- تنفيذ عملية القطر ، الإرشاد و الرسو ...الخ
- تنفيذ كل العمليات التجارية، المالية، الصناعية و العقارية المرتبطة بصفة مباشرة و غير مباشرة بالهدف الاجتماعي

المطلب الثاني : الأسس العامة لميناء مستغانم :

الفرع الأول : الخصائص العامة للميناء مستغانم :

يتميز ميناء مستغانم بمجموعة من المميزات و الخصائص تجعل منه يختلف عن باقي الموانئ الجزائرية الأخرى و يتجلى ذلك في أهم المرافق و التجهيزات و المنشات القاعدية التي يحوزها و فيما يلي سنقوم بعرض بسيط على ما يحويه ميناء مستغانم[78]

أولا : قدرات استقبال ومعالجة البواخر : يحتوي ميناء مستغانم على **كاسرة الأمواج:** بطول **1830م** و **المدخل البحري** شمالي غربي بعرض **100م** وعمق **12 م** و على حوضين بحيث يتميز الحوض الأول بمساحة مائية تقدر بـــ **14 هكتار** وعمق يتراوح بين **6,77 م** و **8,17 م** بحيث يحتوي على **06** محطات رسو بينما يتميز الحوض الثاني بمساحة مائية تقدر بـــ **16 هكتار** وعمق يتراوح بين **6,95 م** و **8,22 م** بحيث يحتوي على **04** محطات رسو و بالاضافة الى الاحواض يحتوي الميناء على الارصفة و هي

بدورها تحوي **10 محطات رسو** بطول كلّي يصل إلى **1 296 متر خطي** مقسمة كما يلي:

- **الرصيف الشمالي الشرقي: 117** متر خطي (المحطة **0**)
- **رصيف المغرب: 412 متر خطي** (المحطة **1**، **2** , **3**)
- **الرصيف الجديد: 217 متر خطي** (المحطة الجديدة **1** و **2**)
- **رصيف الإستقلال: 270 متر خطي** (المحطة **4** و **5**)
- **الرصيف الجنوبي الغربي: 280 متر خطي** (المحطة **6** و **7**)

ثانيا: عدد العمال مؤسسة حسب سنة 2014 : يقدر عدد عمال مؤسسة ميناء مستغانم ب **710** و ينقسم هذا الى فئتين هما :

- **فئة العمال الدائمون : 391** (**20** إمرأة + **371** رجلا) ينقسم عدد العمال الدائمين من حيث التدرج في المسؤوليات إلى **69** إطارا و **62** مسيرا و**260** منفذا.
- **فئة العمال المتعاقدون : 319** (**25** إمرأة + **294** رجلا) و ينقسم من الناحية السوسيو مهنية إلى **192** عاملا منتِجاً و **47** عاملا تقْنيا و**152** إداريا.

---

[78] تقارير مؤسسة ميناء مستغانم , مرجع سبق ذكره.

ثالثا : الخصائص البحرية والتجارية لمحطات الرسو : يحتوي ميناء على عدة منشات قاعدية تستخدم على حسب قدرة استيعابها و نوعية المواد أو التجهيزات المراد تخزينها و حفظها من التلف و تتمثل في :

- **أرضية التخزين:** بمساحة كلية تقدر بـــ **44 430** م^2 ذات الاستخدام التجاري.
- **مرأب السيارات:** بمساحة **60 000** م^2 وقدرة استيعاب تصل إلى **6 000** سيارة مع إمكانية تمديدها إلى **12 000** سيارة
- **مرأب الحاويات:** بمساحة **15 000** م^2 وقدرة معالجة **15 000** حاوية سنويا.
- **المخازن:** عددها **16** مخزن بمساحة **8 950** م^2، توظف **5 950** م^2 للخدمات التجارية
- **طرق المواصلات:**
  - **الطريق الأرضي: 4 885 متر خطي**
  - **السكة الحديدية: 3 747 متر خطي** (كل الأرصفة مجهزة بخطوط سكة حديدية متجددة تستخدم مؤقتا لنقل الحبوب، الأنابيب المعدنية، ثفل قصب السكر ....)

و بالإضافة إلى ذلك يمكن توضيح مجموع الخصائص البحرية و التجارية للميناء مستغانم من خلال محطات الرسو التي يحوزها و كذا مميزاتها و ذلك بناءا على الجدول التالي الذي يوضح ذلك :

جدول رقم (15) : الخصائص البحرية والتجارية لمحطات الرسو :

التخصص	عمق محطات الرسو (متر)	طول محطات الرسو (متر)	محطات الرسو	الأحواض	أسماء الأرصفة
سفن خدمة المرافئ	4.50	80	Y	الحوض الأول	الرصيف الشمالي الشرقي
زفت + بضائع مختلفة	6.77	117	O		
سكر أصهب + بضائع مختلفة	7.62	139	1		رصيف المغرب
بضائع مختلفة	7.62	139	2		
بضائع مختلفة	7.62	134	3		

حبوب + بضائع مختلفة حبوب + بضائع مختلفة سفن خدمة المرافئ	7.62 8.17 5.00	135 135 80	4 5 X		رصيف الاستقلال
سفن الإداء + بضائع مختلفة بضائع مختلفة	7.98 7.18	108 109	NP 1 NP 2	الحوض الثاني	الرصيف الجديد
سفن الإداء	6.20	69	NP		رصيف سفن الإداء
خمر غير موضّب + بضائع مختلفة بضائع مختلفة	6.95 8.22	140 140	6 7		الرصيف الجنوبي الغربي
سفن الصيد	4.50	430	En Activité		رصيف الصيد

المصدر : مديرية الاستثمار – مؤسسة ميناء مستغانم –

رابعا : المنشآت المتخصصة و التسهيلات المينائية :

ا)- وحدات استقبال وعبور الزفت :

- **NAFTAL :** مجهزة بثلاث أوعية (أحواض) ذات سعة إجمالية تقدر بـــ **4 200 طن**.
- **Sarl Bitumes Ouest :** مجهزة بوعائين (حوضين) ذات سعة إجمالية تقدر بـــ **5 000 طن**.
- **Sarl HA. C.E_ :** مجهزة بوعائين (حوضين) ذات سعة إجمالية تقدر بـــ **5 000 طن**.

ب) - وحدات استقبال وعبور الحبوب:

- **UCA O.A.I.C :** سعتها **30 000 طن**، وهي مجهّزة بمضختين متحركتين بمعدل ضخ **300 طن** من الحبوب/ساعة لكل منهما.
- **Spa Comptoir du Maghreb:** مجهز بثلاثة صوامع ذات سعة إجمالية تقدر بـــ **18000 طن**

ج)- وحدات استقبال وعبور السكر الأحمر:

- **Spa SORASUCRE (Groupe Ouest Import) :** سعة إستقبال تقدر بـــ **16 000 طن** من السكر غير الموضب وقدرة العبور تصل إلى **150 000 طن** سنويا.

و أما فيما يخص التسهيلات المينائية فهي تقدم مجموعة من التسهيلات يمكن تلخيصها فيما يلي :

- **إرشاد السفن :** تؤمِّنه لـــ **24** سا / **24** سا مديريةُ قيادة الميناء بثلاثة سفن قيادة و زَوْرَقي إرساء.
- **قطر السفن :** تُقطر السفن التجارية ليلا و نهارا باستخدام قاطرة **ISSER 2** ذات قوة **1 700** حصان.

الفرع الثاني : النشاطات المينائية لميناء مستغانم:

يقدم ميناء مجموعة من الخدمات المعين المقدمة للمتعاملين الاقتصاديين في ايطار تنفيذه لوظيفته اتجاههم و من هنا تبرز مؤسسة ميناء مستغانم التي تسهر على تجسيد تلك المهام من خلال التعامل مع السفن و البواخر و معالجتها في فترة زمنية معين بالإضافة إلى تحسين و دقة المعاملات و مراجعة الوثائق و معالجتها و عليه سنتعرض الحصيلة السنوية لنشاطات ميناء مستغانم كما يلي [79] :

اولا : تجارة السفن: بلغ عدد السفن التجارية التي رست خلال سنة **2014** م في ميناء مستغانم **613** سفينة في مقابل رسو **563** سفينة خلال السنة الفارطة أي بزيادة **50** سفينة و الجدول التي يوضح ذلك :

جدول رقم (16): توزيع عدد السفن بحسب الدخول 2010 – 2014 :

السنة	2010	2011	2012	2013	2014
عدد السفن بحسب الدخول	548	511	533	563	613

المصدر : مديرية الاستثمار – مؤسسة ميناء مستغانم –

ثانيا : متوسط المكوث في الميناء (كل أنواع السفن):

يعتبر المكوث في الميناء السمة البارزة لكل ميناء في العالم بحيث انه يختلف من حيث مدة انتظار السفن و معالجتها و هذا على حسب الحمولة و طول السفينة و فيما يلي متوسط مكوث السفن في ميناء مستغانم :

[79] تقارير مؤسسة ميناء مستغانم , مرجع سبق ذكره.

جدول رقم (17): مكوث السفن في ميناء مستغانم 2013 – 2014 :

السنة	2013	2014
المرسى (rade) – الانتظار خارج الميناء–	3,44يوم	4,06يوم
المرفأ (quai) – الانتظار داخل الميناء–	3,17 يوم	2,99 يوم

المصدر : مديرية الاستثمار – مؤسسة ميناء مستغانم –

ثالثا: تحليل تجارة البضائع :

تعد تجارة البضائع من بين التجارة الاكثر تعاملا في مختلف موانئ العالم نظرا لاهميتها و حيث حقق ميناء مستغانم سنة **2014** م من خلال بلوغ حجم المبادلات التجارية مع مختلف المناطق الجغرافية في العالم إستيرادا وتصديرا ب: **152 525 1 طنا** مسجِّلا بذلك ارتفاعا قدره **18%** مقارنة بالسنة الفارطة أي بزيادةٍ قدرها **232.810 طنا** و هذا ما هو مبين في الجدول التالي :

جدول رقم (18): تحليل تجارة البضائع 2010 – 2014 :

السنة	2010	2011	2012	2013	2014
حجم البضائع .... (طن)	1077 481	1 188 987	1 050 936	1 292 342	1 525 152

المصدر : مديرية الاستثمار – مؤسسة ميناء مستغانم –

رابعا: التجارة بحسب عائلات المواد بحسب السنة (2014) :

يمر على ميناء مستغانم مجموعة من المواد المختلفة ذات الأهمية بالنسبة للمتعاملين الاقتصاديين و للمناطق المحاذية له و تختلف على حسب نوعيتها و استخداماتها و يعد ميناء مستغانم أيضا نقطة عبور لهذه المواد الموجهة بالدرجة الأولى نحو التصدير و يظهر الجدول التالي حصيلة حجم الواردات و الصادرات من المواد المختلفة هذا ما هو مبين :

جدول رقم (19) : حجم الواردات و الصادرات من عائلات المواد حسب سنة 2014 :

عائلات المواد	حجم الواردات (طن)	حجم الصادرات (طن)	الحجم الإجمالي (طن)
المواد الفلاحيـــــة	308 529	10	308 539

المواد الغذائيـــــة	14 175	–	14 175
المواد الحديديـــــة	157 519	–	157 519
معادن ومواد البناء	495 475	–	495 475
مواد بتروليـــــة	49 667	–	49 667
مواد كيماويـــــة	7 715	8 224	15 939
أسمـــــدة	128 920	–	128 920
صفقات خاصـــة	346 627	8 291	354 918
المجموع	1 508 627	16 524	1 525 152

المصدر : مديرية الاستثمار – مؤسسة ميناء مستغانم –

خامسا : تجارة بذور البطاطا :

تعتبر تجارة بذور البطاطا من بين التجارة التي تستقطب ولاية مستغانم و هذا نظرا لطبيعة الفلاحية للولاية و ايضا قرب المسافة بينها و بين الولايات أخرى كشلف , غليزان , تيارت , معسكر و اشارفها على الطرق الوطنية الرئيسية و يشار إلى أن حصة ميناء مستغانم من الإستيراد الوطني من بذور البطاطا تقدر بـــ **80 %** و فيما يلي حصيلة لتطور تجارة بذور البطاطا خلال السنوات ابتداءا بسنة **2003** م وصولا الى وقتنا الحالي :

جدول رقم (20) : تطور تجارة بذور البطاطا حسب السنوات **2003 – 2014** :

السنة	عدد السفن	حجم الواردات (طن)
2003	30	58788
2004	32	54923
2005	23	42479
2006	30	71256
2007	25	54295

2008	34	83063
2009	37	96 791
2010	36	96 314
2011	37	100 342
2012	44	127 745
2013	39	100 479
2014	33	100 693

المصدر : مديرية الاستثمار – مؤسسة ميناء مستغانم –

سادسا : تجارة السيارات :

تعد تجارة السيارات من التجارة الدخيلة و الحدبثة التي اوكلت الى ميناء مستغانم بحيث شهد ت تطورا ملحوظا انطلاقا من أكتوبر **2009** م بدء عملية الاستيراد و تَمَّ بنهاية **2014** م استيراد **112 190** وحدة متحركة على متن **209** سفينة ناقلة للسيارات مسجلة انخفاضا قدره **9.478** وحدة مقارنة بالسنة الفارطة و الجدول الموالي يوضح ذلك :

جدول رقم (21) : تجارة السيارات حسب السنوات 2009 – 2014 :

السنة	2009	2010	2011	2012	2013	2014
عدد ناقلات السيارات	54	199	194	269	240	209
عدد الوحدات المتحركة	17 437	56 359	63 662	150 081	121 668	112 190

المصدر : مديرية الاستثمار – مؤسسة ميناء مستغانم –

سابعا : تجارة الحاويات :

تعتبر الحاويات من الوسائل التي تساعد في نقل البضائع و خفضها و هذا على حسب نوعيتها و مدة حياتها و قد شهدت تجارة الحاويات تطورا ملحوظا في سنوات السابقة كما يظهر في الجدول التالي :

جدول رقم (22) تطور تجارة الحاويات حسب السنوات 2011 – 2014 :

السنة	2011	2012	2013	2014
عدد الحاويات (معادلة20 قدم)	6 208	4 448	3 662	6 345
الحمولة الخام (طن)	40 646	28 049	23 546	37 755

المصدر : مديرية الاستثمار – مؤسسة ميناء مستغانم –

ثامنا : التجارة بحسب المنشآت المتخصصة :

- **NAFTAL :** أنشأت في سنة **1929** م على الرصيف الشمالي الشرقي على مساحة **2 524** م^2 وهي مجهزة بثلاث أوعية (أحواض) ذات سعة إجمالية تقدر بـــ **4 200 طن** و على مدى السنوات تطور حجم الواردات

من الزفت كما يظهر في الجدول التالي :

جدول رقم (23) تطور حجم الزفت المستورد حسب السنوات 2010 – 2014 :

السنة	2010	2011	2012	2013	2014
حجم الزفت المستورد (طن)	3 544	14 694	21 059	13 714	–

المصدر : مديرية الاستثمار – مؤسسة ميناء مستغانم –

- **UCA O.A.I.C :** أنشأت سنة **1986م** على مساحة **4640** م^2 , سعتها **30 000 طن**، وهي مجهّزة بمضختين متحركتين.بمعدل ضخّ **300 طن** من الحبوب/ساعة لكل منهما و على مدى السنوات تطور حجم الواردات من الحبوب كما يظهر في الجدول التالي :

جدول رقم (24) تطور حجم الحبوب المستوردة حسب السنوات 2010 – 2014 :

السنة	2010	2011	2012	2013	2014
الحجم الكلي (طن)	124 100	432 279	90 626	80 622	119 561

المصدر : مديرية الاستثمار – مؤسسة ميناء مستغانم –

- **صومعة السكر:** أنشأت سنة **1971**م على مساحة **5 697 م^2** من طرف شركة التسيير والتوزيع الغذائي **(SOGEDIA)** أصبحت تسمى فيما بعدُ شركة تكرير السكر **(SORASUCR)**، تصل سعة الإستقبال لديها إلى **16 000 طن** من السكر غير الموضب وقدرة العبور إلى **150 000 طن** سنويا و يشار إلى أن هذه المنشأة متوقفة عن النشاط منذ سنة **2006 م**.

تاسعا : التجارة بحسب المنشآت المتخصصة (عقود الامتياز) :

- **وحدات استقبال وعبور الزفت :**
  - **Sarl Bitumes Ouest**: بدأت نشاطها في جوان **2008 م** ، حققت في سنة **2013 م** حجما مقداره **9 467 طن** من الزفت.
  - **Sarl HA. C.E**: بدأت نشاطها في سبتمبر **2009 م** ، حققت في سنة **2011 م** حجما مقداره **4 199 طن** من الزفت.
- **وحدات استقبال وعبور الحبوب :**
  - **Spa Comptoir du Maghreb**: بدأت نشاطها في جويلية **2011 م** ، وحققت في سنة **2014 م** حجما مقداره **30 819 طن** من الحبوب.

الفرع الثالث : توجهات مؤسسة ميناء مستغانم في جلب الاستثمار :

أولا : سياسة الاستثمارية لمؤسسة الميناء مستغانم :

انتهجت مؤسسة ميناء مستغانم سياسة استثمارية تقوم على تشجيع و تحسين و جودة الخدمات المقدمة من طرفها إلى المتعاملين الاقتصاديين سواء المحليين او الدوليين و ذلك لزيادة الفعالية الاقتصادية للميناء و كذا المساهمة في التنمية الاقتصادية خاصة في ظل المتغيرات الحالية و لقد قامت مؤسسة بإسناد مجموعة من المهام و الوظائف إلى مديرية الاستثمار و ذلك من اجل العمل على تحقيق الأهداف و الوصول إلى درجة معين من أداء خدمات تتميز بالدقة و

السرعة و المهنية و الاحترافية و عليه فإن لمديرية الاستثمار دور هام و أساسي في مؤسسة ميناء مستغانم فهي التي تسهر على العمليات التالية[80] :

- عمليات الشحن وتفريغ البضائع .
- مسؤولة عن الأضرار المتعلقة بالبضائع وكذلك الأخطار التي تحدث للسفينة بسبب أي تأخر في عمليتي الشحن والتفريغ .
- تأمين الاستلام و التعرف في اليابسة على البضائع المشحونة و المترلة و حراستها إلى أن يتم شحنها أو تسليمها .
- كما تتخذ بعين الاعتبار جميع النقائص التي تمت معاينتها بالنسبة لسوء البضاعة او تعليبها .
- تحديد الأجل المسموح به لمكوث البضائع وفقا لوضعية الميناء .
- كما أنها تشرف على جميع الوثائق الملزمة بمكوث السفينة ونقل البضائع .
- تامين جميع عمليات التجارة والنشاطات التجارية .
- حماية الميناء(الأرصفة،سدود الحجز...الخ) .
- استلام البضائع و تحويلها وتخزينها ووزنها و تسليمها .
- تشرف على كيفيات استغلال الآلات و المنشات المينائية .
- تحديد شروط إيداع و تكريس و حركة البضائع .
- تشرف على تصليح الأغلفة ووسائل التعليب خلال عملية الشحن و التفريغ .
- التعامل مع الزبائن.

ثانيا : استراتيجيات المؤسسة لجلب الاستثمار:

تبذل مؤسسة ميناء مستغانم جهودا على عدة أصعدة بغية جلب استثمارات في مختلف الميادين و من جهة أخرى جذب متعاملين اقتصاديين جدد (مصدرين و مستوردين) ومن أهمها [81]:

- تسويق صورة ميناء مستغانم عن طريق توزيع مطويات اشهارية ، كتيبات تتضمن أهم نشاطات الميناء ، مجلة ثلاثية " **البحري** " **(el bahri)** ، أفلام وثائقية

---

[80] تقارير مؤسسة ميناء مستغانم , مرجع سبق ذكره.

[81] تقارير مؤسسة ميناء مستغانم , مرجع سبق ذكره.

- تنظيم أيام دراسية تهدف إلى فتح النشاطات التجارية أمام الشراكة و دراسة طرق تحسين علاقة الميناء بالمتعامل الاقتصادي و إيجاد تسهيلات تجارية و مينائية جديدة للمستثمر.
- المشاركة في مختلف الملتقيات و الندوات التي يتعلق موضوع تنظيمها بالأنشطة التجارية الاستثمارية منها الملتقى الدولي للمحروقات و الغاز (**SIHGAZ2008**) الذي تم تنظيمه في حاسي مسعود من **30** جانفي إلى **03** فيفري **2008** م
- ومن جهة أخرى يعمل الميناء على توسيع استثماراته في البنى الفوقية و التحتية للميناء و على صعيد وسائل الشحن و التفريغ و على صعيد رأس المال البشري

و من أهم البعثات الأجنبية التي استقبلها الميناء :

- في سنة **2010**م قامت الشركة الصينية (**GEO ENGINEERING CORPORATION CGC**) بزيارة للميناء في إطار استثمارها في أعمال تمديد الماء الى بلدية مخاطرية ، عين الدفلى ، عريب ، سيدي لخضر و خميس مليانة انطلاقا من سد سيدي أمحمد بن طيبة .
- في سنة **2009**م زارت الشركة الكو رية (**DAEWOO ENGINEERING & CONSTRUCTION COLTD**) ميناء مستغانم في إطار استراد **400 000** طن من مختلف البضائع من اجل الاستثمار في مشروع ضخم في انتاج الامونياك و اليوريا بالمنطقة الصناعية أرزيو .
- ممثلين عن المورد الالماني **UHDE** في اطار استراد **70 000** طن من مختلف البضائع المخصصة للاستثمار في مشروع شركة لإنتاج اليوريا في ارزيو .
- الشركة الألمانية **GDF-SUEZ** في إطار الشراكة مع سوناطراك .
- الشركة الألمانية المستثمرة مسبقا في مشروع لإنتاج الجبس في بلدية فلوريس زارت ميناء مستغانم في إطار تصدير الجبس نحو بقية الموانئ الأجنبية.

و من أهم المشاريع الاستثمارية التي جلبها ميناء مستغانم عدد كبير من الشركات الأجنبية المتخصصة في المحروقات و المستثمرة في الجنوب الجزائري تستورد معداتها الاستثمارية عبر ميناء مستغانم و من أهم هده الشركات :

- الشركة البرتغالية (**TEXEIRA DUARTE**) التي استثمرت في مشروع تمديد المياه **(MAO)** استوردت معداتها الاستثمارية عن طريق ميناء مستغانم انطلاقا من موانئ بلجيكا ،ايطاليا ، مصر ، تونس . بلغ حجم صادراتها أزيد من **80000** طن من مختلف البضائع (أنابيب معدنية ،مواد كيماوية و تجهيزات أخرى ...الخ).

- الشركة الاسبانية: شركة تحليه المياه التي أنجزت مؤخرا ببلدية سوناكتار استوردت أيضا تجهيزاتها الموجهة للاستثمار عبر ميناء مستغانم انطلاقا من موانئ اسبانيا ، فرنسا ، ألمانيا و الصين زادت صادراتها عن **12000** طن مابين أنابيب بلاستيكية و مواد قابلة للاشتعال و مواد كيماوية و معدات أخرى .

المطلب الثالث : مشروع الحوض الثالث لميناء مستغانم :

الفرع الأول: مشروع إنشاء الحوض الثالث :

من أجل مواجهة معوقات الميناء من جهة ونظرا للنمو المتسارع للتبادل التجاري على مستوى الميناء من جهة أخرى ، أصبحت تنمية الميناء وتطويره بإنشاء الحوض الثالث واقعا حتميا من أجل مواجهة العجز المتوقع للقدرات المينائية في المستقبل القريب. أنجزت أول دراسة للمشروع في سنة **1998** م من طرف مختبر الدراسات البحرية (**LEM**) وتم تحيينها في سنة **2011** م من قبل مكتب الدراسات (**SOGREAH ALGERIA**) يسمح هذا المشروع بما يلي[82]:

- تجارة البضائع المختلفة: أكثر من **900** ألف طن سنويا
- تجارة الحبوب: أكثر من مليون طن سنويا
- تجارة الحاويات: حوالي **400** ألف حاوية سنويا
- تجارة الوحدات المتحركة: **600** ألف وحدة سنويا
- تجارة المسافرين: عددا مهما من المسافرين وهذا في أعقاب إنشاء محطة بحرية للمسافرين.
- كما سيسمح هذا المشروع بتوفير عدد مهم من مناصب الشغل المباشرة وغير المباشرة.

الفرع الثاني : المشاريع المستقبلية للميناء مستغانم[83]:

أولا : مشروع محطة بحرية:

أصبح إنشاء محطة بحرية للمسافرين من أهم انشغالات الميناء وكذا السلطات المحلية والمركزية حيث أجريت عدة لقاءات ودراسات تناولت هذا الموضوع , أول دراسة لهذا المشروع أنجزت في سنة **1998** م من طرف مختبر

[82] تقارير مؤسسة ميناء مستغانم , مرجع سبق ذكره.

[83] تقارير مؤسسة ميناء مستغانم , مرجع سبق ذكره.

الدراسات البحرية (**LEM**) والتي خلصت إلى إمكانية تجسيد فكرة المحطة البحرية. وفي سنة **2011** م أثناء تحيين مكتب الدراسات **(SOGREAH ALGERIA)**) لدراسة إنشاء الحوض الثالث و وقع اختيار موقع المسمكة الحالي لإنجاز مشروع المحطة البحرية و عدة شركات نقل بحري للمسافرين أبدت إهتمامها بفتح خطوط بحرية بين ميناء مستغانم وجنوب إسبانيا و(أو) جنوب فرنسا و سيُشرع في إنجازه فور ترحيل قوارب الصيد البحري نحو مينائي الصيد: صلامندر وسيدي لخضر.

ثانيا : مشروع مرأب الحريق: هو مركز لعبور المواد الخطيرة يسمح بمعالجة:

- المواد السائلة القابلة للالتهاب
- المواد الصلبة القابلة للالتهاب
- المواد المحرِقة (الملهِبة)
- المواد السامّة
- المواد المذيبة (الآكلة)
- مواد خطيرة أخرى

ثالثا : المراقبة عن بعد (télésurveillance VTMIS):

هو وضع نظام متكامل لمراقبة وتأمين الحركة البحرية كما يساعد على تبادل المعلومات ال رقمية و حماية مداخل الميناء والمنشآت والمناطق الحساسة عن طريق مراقبتها عن بعد.

رابعا: الميناء الجاف:

نظرا لتزايد المبادلات التجارية بشكل كبير ومن أجل منع تكدس الميناء، تقدمت مؤسسة ميناء مستغانم بطلب إلى السلطات المحلية بغية الحصول على قطعة أرض تَصْلح كبنية أساسية لإنشاء ميناء جاف. يشار إلى أن الميناء الجاف هو عبارة عن محطة لتخزين البضائع متصلة مباشرة مع الطرق أو السكة الحديدية الواصلة إلى الميناء البحري ويستخدم كمركز لتجميع البضائع القادمة من الم وانئ استعدادا لتوزيعها إلى الجهات الموردة . ويحوي الميناء الجاف كذلك مراكز تخزين وتفريغ البضائع ومراكز الصيانة للمقطورات والشاحنات وخدمات التخليص والتفتيش الجمركي و هدفه تخفيف الضغط على الطاقة التخزينية والمساحة الجمركية التي تكتظ بها الموانيء البحرية و يجدر بالذكر أن السلطات الولائية أبدت موافقتها على برمجة منح ميناء مستغانم قطعة أرض من **20** هكتار بمنطقة البرجية بدائرة عين النويصي لإنشاء الميناء الجاف مع العلم بأن المنطقة المذكورة يجري تحويلها إلى منطقة نشاط صناعي.

الفرع الثالث: ميناء مستغانم في مواجهة تحديات المرحلة الجديدة [84]:

بدخول الجزائر اقتصاد السوق استطاعت مدينة مستغانم بفضل مينائها المتواضع إنشاء اقتصاد ناجح وإطار حضري بتشكيل فضاء اجتماعي وتنظيمه حسب منطق التطور وتماشيا مع البرامج التطبيقية المتعلقة بالمدن من نفس الصنف حيث أصبحت مدينة مستغانم تملك جدولا وسجلا يضم العناصر المؤسساتية والمخططة لإستراتيجيتها الهادفة و نظرا لتوفرها على كثافة سكانية كبيرة وبإضافة إلى مينائها تضم مدينة مستغانم مناطق صناعية، و مراكز ومجالات للتبادل التجاري، فضاءات ثقافية ومساحات للترفيه إلى جانب مرافق أخرى و في هذا الإطار يعرف ميناء مستغانم برامج عصرنة وتحديث وإعادة تأهيل وتسطير عمليات البناء والتهيئة وتدعيم المنشآت إضافة إلى إنشاء فضاءلت وقواعد جديدة للتخزين وامتلاك وسائل جديدة وحديثة للشحن والتفريغ و يمكن القول من هذا المنطلق إن ميناء مستغانم سير في الطريق الصحيح أي انه و منذ إنشائه عمدت مؤسسة ميناء مستغانم الى استغلال كافة الوسائل الضرورية و الاستعانة بطاقات البشرية و تطبيق الاستراتجيات الحديثة من اجل الوصول الى درجة معينة من النضج الاقتصادي و الذي يسمح لها باستغلال جميع الإمكانيات المتاحة من مادية و مالية و بشرية و تكنولوجية لتحقيق الأهداف المسطرة و المساهمة بالدرجة الأولى في النمو الاقتصادي و الذي ينعكس بصورة ايجابية على تحقيق التنمية الاقتصادية في مدينة بهدي ذاتها و مناطق المحيطة بها وصولا إلى الصيغة الكلية .

[84] تقارير مؤسسة ميناء مستغانم , مرجع سبق ذكره.

خاتمة الفصل الثاني:

لقد تناولنا في الفصل الثاني كل الأسس العامة المتعلقة بالموانئ البحرية من حيث ماهيتها و تصنيفها و التنظيم القانوني لتسييرها و أيضا أهم الأنظمة المينائية المتبعة في العالم , بحيث يمثل الاستثمار في الموانئ البحرية فرصة حقيقية لتعزيز أداءها و زيادة كفاءتها مع التخطيط الجيد و التنظيم الهادف و تبني إستراتجية واضحة بحكم الدور الذي تلعبه في مساهمة في تطوير حركة التجارة العالمية و الاقتصاد العالمي , و قد حاولنا تسليط الضوء على الموانئ الجزائرية من حيث أهميتها إستراتجية لاقتصاد الوطني بحيث تمثل منفذا لصادرات الجزائرية و لواردات أيضا و مما لا شك فيه أن الدولة الجزائرية عمدت إلى تطوير و تحديث موانئها تماشيا مع التطور و التقدم الحاصل في العالم , من خلال تبني إستراتجية واضحة تهدف إلى إنشاء المؤسسات المينائية و إعطائها نوع من الاستقلالية في التسيير و تزويدها بالمعدات و التجهيزات الضرورية و إنشاء لها البني و الهياكل القاعدية و فتح المجال لاستثمار فيها وفق قواعد و شروط و قوانين تنظيمية و هذا من اجل زيادة فاعليتها الاقتصادية و تحسين مردوديتها و كنموذج عن ذلك مؤسسة ميناء مستغانم و التي منذ إنشاءها عمدت إلى تطوير و عصرنه ميناء مستغانم وفق المعايير الدولية بالإضافة إلى إطلاقها لمشروع الحوض الثالث الذي سيسمح في زيادة كفاءته و تحسين مردوديته الاقتصادية .

الخاتمة العامة:

تنوعت الموانئ وتطورت بفعل تزايد وتعقد المعاملات بين مختلف الدول وهذا ما أدى إلى توسع وتطور في الأنظمة المينائية من النظام المركزي إلى النظام اللامركزي , فإلى الأشخاص خاصة الذين يقومون بتسيير وإدارة الموانئ ، أو بالاستغلال العقلاني لمختلف النشاطات المينائية بغية التحكم أكثر في هذه العمليات وفي التكاليف.

مع العلم أنه في أغلب دول العالم نجد الهيئات العامة وليست الخاصة هي المشرفة والمديرة للموانئ ، و إن السلطات الممنوحة لتلك الهيئات في مباشرة نشاطها هي عادة منبثقة من السلطات العامة للدولة، ونشاطها الإداري والتنفيذي يخدم مصلحة الدولة بصفة عامة والموانئ بصفة خاصة، و عليه كان لابد من تطوير فعالية أداء الموانئ من خلال الاستثمار بما يخدم و يحقق التنمية الاقتصادية فيها , مع العلم أن تطور الحركة المينائية و ازدهارها لن تتم إلا بتهيئة البنية التحتية بما يتماشى ومستوى تطور نظم النقل و الملاحة المطبقة ، كالآلات الحديثة وأرصفة ومحطات وحاويات، وأعماق مياه، وأرصفة خاصة بتوقف الناقلات الضخمة .

لقد تطرقنا من خلال هذه الدراسة إلى المؤسسات المينائية بمختلف أصنافها العالمية منها و المحلية , من حيث نظم الاستثمار و أنظمة التسيير فيها و كذا أنواعها؛ من حيث تطور هياكلها ، و البنى التحتية و القاعدية ، و مختلف التجهيزات من الآلات و عتاد ،و أيضا الموارد البشرية و المادية و المالية المتوفرة لديها .

و منه توصلنا إلى صحة الفرضية الأولى على اعتبار أن الاستثمار مصدرا حيويا للتدفقات المالية و هذا من حيث أن الاستثمار يوفر السيولة المالية لتنفيذ مشاريع تنموية يكون أثرها على التنمية الاقتصادية , و ينعكس ذلك على عدة أصعدة .

أما فيما يخص الفرضية الثانية فيمكن القول أن الاستثمار فعلا يساهم إلى حد ما في زيادة كفاءة المؤسسات المينائية و لكن إذا توفرت شروط تنفيذ ذلك , من خلال إسناد المهام إلى أشخاص ذوي كفاءة و الالتزام بالدقة و المهنية و الاحترافية و التخطيط و الإعداد الهادف و التنفيذ الجيد .

فبالنسبة لميناء مستغانم , فبالرغم من إطلاق مشروع الحوض الثالث إلا انه لا يزال يراوح مكانه و هذا بفعل البيروقراطية الإدارية التي حالت دون تنفيذ المشروع .

و من خلال ما سبق توصلنا إلى النتائج التالية :

- استحواذ الموانئ الجزائرية على **95 %** من حجم المبادلات التجارية الخارجية و انخفاض الطاقة الاستيعابية للموانئ التجارية.
- تدني كفاءة الأسطول البحري التجاري، و صغر أحجام السفن.

- نقص في التجهيزات والآليات.
- احتكار ميناء الجزائر العاصمة لأكثر من **60 %** من المبادلات التجارية الخارجية.
- احتكار الدولة لتسيير الموانئ، وما ترتب على ذلك من مشاكل جانبية عديدة كبطء المعاملات وسيطرة الروتين عليها، وتكدس المخازن واستغلالها اللامشروع من طرف بعض الشركات العمومية .
- عدم توفر الموانئ الجزائرية على البنية التحتية اللازمة والمعدات و التجهيزات و مثال ذلك ميناء مستغانم الذي يعاني من ضعف في التجهيزات و الهياكل القاعدية و اكتضاد السفن في المرفأ و الميناء .
- عدم تجسيد المشاريع المطلقة ضمن المخطط الخماسي في ميناء مستغانم و ابتسامها بالبطء و البيروقراطية.
- إن الموانئ الجزائرية تشكل إذن نقط اختناق، بسبب رداءة منشآتها ، وضعف الاستثمارات العمومية بها و الفوضى و العشوائية التي تميزها بحيث أظهر تسيير الدولة لها الذي احتكر نشاطاتها بالقانون و بالممارسات محدوديته .

و عليه يمكن القول أن إقامة منظومة كاملة و متكاملة و ذات بعد استراتيجي يبدأ باتخاذ مجموعة من الآليات و الميكانزمات في المؤسسات المينائية الجزائرية و التي ت ساهم إلى حد بعيد في تعظيم دورها من الجوانب الاقتصادية والاجتماعية و السياسية و كذا تفعيلها ضمن قواعد و معايير دولية من اجل الارتقاء بها إلى درجة الصفوة العالمية و مساهمتها في التنمية الاقتصادية .

المحتويات	رقم الصفحة

قائمة الجداول و الأشكال	رقم الصفحة

قائمة المراجع :

المراجع باللغة العربية :

1)- المؤلفات :

- ضياء مجيد موسوي , " الخصخصة و التصحيحات الهيكلية و اتجاهاتها " , دار النهضة , الجزائر , **2003** م
- علي عبد الفتاح أبو شرار , الاقتصاد الدولي " نظريات و سياسات " , دار المسيرة للنشر و التوزيع , الطبعة الأولى **2007** م
- د/ عبد المعطي رضا أرضيد , د/ حسين علي خربوش " الاستثمار والتمويل بين النظرية والتطبيق " , دار الزهران للنشر, الأردن, **1999** م
- عبد القادر محمد عبد القادر عطية " اتجاهات حديثة في التنمية", الدار الجامعية, الإسكندرية سنة **2000** م
- عليوش قربوع كمال , " قانون الاستثمار في الجزائر " , ديوان المطبوعات الجامعية , الجزائر , **1999** م
- عقيل جاسم " مدخل في تقييم المشروعات " , دار حامد للنشر والتوزيع , مصر **1999** م
- د/ ماجد احمد عطا الله " إدارة الاستثمار" , دار أسامة للنشر و التوزيع , الأردن , عمان , الطبعة الأولى **2011** م
- محمد مطر" إدارة الاستثمارات " , مؤسسة الورق للنشر والتوزيع , الأردن , **2001** م
- د/ محمد عبد العزيز عجمية , د/ إيمان عطية ناصف " التنمية الاقتصادية , دراسات نظرية و تطبيقية " جامعة الإسكندرية , **2000** م
- مسعود سميح , " الموسوعة الاقتصادية " , شركة المطبوعات للتوزيع و النشر , الطبعة الثانية , بيروت , **1997** م
- منير إبراهيم هندي," الفكر الحديث في مجال الاستثمار", منشأة المعارف, الإسكندرية , **1999** م
- د/ هارون أحمد عثمان " الاقتصاد البحري مع إشارة خاصة لمشاكل الدول النامية " الأكاديمية العربية للنقل البحري , جامعة الدول العربية **1981** م
- د/ يحي غني النجار , د/ أمال شلاش ," التنمية الاقتصادية " , جامعة بغداد **1991** م

2)- رسائل الماجستير و الدكتوراه:

- بودخدخ كريم , " اثر سياسة الانفاق العام على النمو الاقتصادي " , دراسة حالة الجزائر , **2001 -2009** , رسالة الماجستير , جامعة الجزائر **2010** م
- بوفليح نبيل :" أثار برامج التنمية الاقتصادية على الموازنات العامة في الدول النامية " , رسالة ماجستير , جامعة حسيبة بن بوعلي , الشلف , **2005** م
- سعيدي يحيى , " تقييم مناخ الاستثمار الاجنبي في الجزائر " , رسالة دكتوراه , جامعة منتوري , قسنطينة , **2006** م

3)- المقالات و التقارير :

- احمد الكواز , " بيئة ممارسة أنشطة الأعمال و دور القطاع الخاص " , سلسلة اجتماعات الخبراء , المعهد العربي للتخطيط بالكويت .
- د /إسماعيل مبارك , ندوة المفاهيم الحديثة في إدارة الموانئ وورشة عمل تجارب ناجحة في إدارة الموانئ **21 – 18** سبتمبر **2005** م دمشق - المنظمة العربية للتنمية الإدارية-
- البنك الدولي ," مبادرة الايطار الشامل للتنمية " , سنة **1996** م , الولايات المتحدة الأمريكية .
- تقارير مؤسسة ميناء مستغانم - مديرية الاستثمار-
- ا. حجار آسية , ا . براحو حاج ملياني , مداخلة بعنوان : " دور الاستثمارات الأجنبية المباشرة في رفع معدل النمو الاقتصادي في الجزائر خلال الفترة **1970-2011** " , يوم الدراسي , جامعة عبد الحميد ابن باديس

  - مستغانم -
- خميس خليل , " مساهمة القطاع العام و القطاع الخاص في التنمية الوطنية في الجزائر " , مجلة الباحث العدد **09 /2011** , جامعة ورقلة, الجزائر
- ا.عثماني أنيسة , ا.بوحصان لامية " فعاليات المؤتمر الدولي : تقييم أثار برامج الاستثمارات العامة و انعكاساتها على التشغيل و الاستثمار و النمو الاقتصادي خلال الفترة **2001 – 2014** " - دراسة قياسية لأثر الاستثمارات العامة على النمو الاقتصادي في الجزائر- جامعة سطيف . **2013** م

- د/ فاطمة الزهراء محمد الشريف , أ /فوزية رميني , الموانئ الجزائرية تحول صعب في تسييرها , مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا - العدد السابع - سنة **2007**
- فريق بحث تحت إشراف منظمة جامعة الدول العربية — دراسة العوامل المؤثرة في تطوير وتحديث الموانئ البحرية العربية , الجزء الأول ، الفصل الأول يناير **2006** م - جامعة الدول العربية —
- فريق من الخبراء تحت إشراف د/ عبد القادر فتحي لاشين — الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات و علاقتها بقطاع النقل البحري في الدول العربية — المنظمة العربية للتنمية الإدارية — سنة **2005**
- مولاي لخضر عبد الرزاق , بونوة شعيب , " دور القطاع الخاص في التنمية الاقتصادية بالدول النامية — دراسة حالة الجزائر– , مجلة الباحث العدد **7** /**2009** –**2010** م

4)– القوانين و التشريعات :

- الامر **01 – 03** المؤرخ في **20** اوت **2001** م و المتعلق بتطوير الاستثمار, الجريدة الرسمية , عدد **47**
- الامر **01 – 03** المؤرخ في **20** اوت **2001** م و المتعلق بتنظيم المؤسسات العمومية الاقتصادية و تسييرها و خصخصتها , الجريدة الرسمية , عدد **47**.
- الامر رقم **09 –01** المؤرخ في **22** جويلية **2009** م , المتضمن قانون المالية التكميلي لسنة **2009** م , الجريدة الرسمية , العدد **44**
- المرسوم التشريعي **93 –12** الصادر في **05** اكتوبر **1993** , المتعلق بترقية و دعم الاستثمار , الجريدة الرسمية , العدد **64**

المراجع باللغة الفرنسية :

1)– المؤلفات :

- Bauchet pierre - l'économie du transport international de marche, air et mer édition Economica - Paris 1982
- Domar, D. (1946), "Capital Expansion, Rate of Growth and Employment," Econometrica, Vol. 14,
- Edgar owen “ The futur of freedom in the developint world :economic development and political reform “ new yourk :pergamon press .1987

- Frédérique SACHWALD et serge PERRIN , « multinationales et développement le role des politiques nationales » , ed : megellan et cie , paris , 2003
- Harrod, R. F. (1939), "An Essay in Dynamic Theory," Economic Journal, Vol. 49, No. 1
- HUNT D *« An Analysis of Competing Paradigms »*, Hamel Hampstead: Harvester Wheatsheaf 1989,
- jean georges Baudelaire - Administration et exploitation portuaire - éditions Eyrolles 7500 Paris 1979
- J. Gros Didier de Matous : « les régimes administratives et financier des ports maritimes ».- R.Pichon et Durand-Auzias - Paris 1969
- Jhingan , M .L . The Economics of Development and planning , Vrinda Publication , Lt d , 32 Revised and Enlarged Edition , 1999
- Main Economic Theories of Development Through External Financing
- Rosenstein-Rodan P.N. 1961 « *International Aid for Underdeveloped Countries* », Review of Economics and Statistics, Vol 43, May
- Robert rezenthel - le droit portuaire- livre 2 – tome II – les éditions Juris service – Paris - S/ année 1978
- Thirwall AP , « growth and development » sixth edition , 1999 , macmillan press ltd

2)- المقالات و التقارير :

- Kemiha tamoum (travail de recherche) , la gestion du domaine public portuaire , institut maritime, P 32 , année 2001
- Rapport Statistiques sur les principaux activités portuaires en Algérie , Année 2014
- Statistical Appendix (1998/2004/2006/2009) IMF staff county report
- Statistical Appendix (2009/2010/2011/2012/2013) IMF staff county report
- World bank : a puplic expenditure review , report n0 36270 , vol 1,2007

3)- مواقع الانترنت:

- www.geocities.com/wallstreet/theory.html.
- www. Harrod - Domar.com
- www . solow – growth – model. Com
- www . solow – growth - mode l1 gogl/Image.png . Com

- www.premier – minister . gov .dz/arabe/media/PDF/Texte Référence / Texte Essentiels / prog Croissance .pdf
- www . ANDI .dz .

المقدمة العامة

شهدت الساحة الاقتصادية العالمية تحولات غير مسبوقة منذ بداية عقد التسعينات، تمثلت أساسا في تكريس بوادر العولمة عبر فتح الأسواق، إزالة مختلف القيود، الزيادة السريعة والمضطردة للتجارة الدولية وحجم المبادلات المالية بما فيها الاستثمار بمختلف شقيه المحلي و الأجنبي المباشر الذي أضحى من أبرز المعالم الكبرى للأداء الاقتصاد العالمي، بالإضافة التغيير الهام الذي طرأ على هيكل عوامل الإنتاج بفعل التقدم العلمي والتكنولوجي الذي أضحت تتميز به الاستثمارات المتدفقة إلى مختلف دول العالم ، والتي ساهمت في توسيع الفجوة بين الدول المتقدمة والدول النامية , وأدى كل هذا إلى جانب الاضطرابات الاقتصادية التي عانت منها الدول النامية إلى تسارعها وتسابقها نحو الالتحاق بركب الاندماج في الاقتصاد العالمي تحت لواء التحديات الجديدة بهدف انتهاج درب التنمية الاقتصادية الشاملة و تأكد ذلك عبر تسابق الكثير منها نحو تحرير اقتصادياتها من خلال الجهود المبذولة والتي مازالت تبذل في سبيل إعادة تأسيس البني الهيكلية ، وتحرير التجارة ، و الالتزام بمختلف الحلول الكفيلة بتقليل فجوة النمو بينها وبين الدول المتقدمة، والسعي نحو تجسيد المناخ الملائم لاستقطاب الاستثمار لأجل تحفيز نمو اقتصادياتها ، وخلق المزيد من فرص العمل، وتنويع مصادر الدخل، وجلب التكنولوجيا الحديثة وإقامة المشاريع الإنتاجية والمساهمة في تحسين المعيشة، وكذا تعزيز قواعد الإنتاج وتحسين المهارات والخبرات الإدارية، وتحقيق مزايا تنافسية في مجال التصدير والتسويق، والدخول في دائرة النمو الاقتصادي المتواصل وتحقيق التنمية الاقتصادية عموما , ومن منطلق أيضا أن الدول النامية تواجه عدة تحديات تنموية اقتصادية و اجتماعية و بيئية.

و من بين التوجهات الجديدة في الاستثمار و تحفيز الاقتصاد الوطني و تحقيق التنمية الاقتصادية هو الاستثمار في المؤسسات المينائية و التي تعتبر حلقة وصل بين المناطق البرية التي تستقبل البضائع و السلع بمختلف أنواعها و المناطق البحرية التي تبحر فيها السفن ، فهذه المناطق تعتبر ضرورية لتحويل البضائع إلى السلع ذات قيمة اقتصادية لها قدرة على تحقيق حاجات أفراد المجتمع، ومن أجل ذلك تجرى على مساحات الموانئ الكثير من العمليات والنشاطات وهذا بالاستعانة بالهياكل المتوفرة في الموانئ وبالوسائل اللازمة لتحقيقها سواءا تعلق الأمر بالبضائع أو السلع المتنوعة من أجل شحنها أو إفراغها، إيداعها وتخزينها، نقلها، حمايتها والحفاظ عليها ولغاية وصولها إلى طالبيها، أو كذلك إذا تعلق الأمر بالسفن عند دخولها أو خروجها من الميناء كالإرشاد والقطر، والإشراف على عبور القنوات أو الجسور و إمداد السفن بما تحتاجه من موارد ومعدات وتموينهم بالوقود والمياه والأيدي العاملة الضرورية لمناولة البضائع .

وتحقيقا لذلك تستغل الوسائل المتوفرة كالمخازن والأرصفة والروافع الميكانيكية المتنقلة والعربات الأخرى والتي تشرف عليها هيئات إدارية عامة أو شركات خاصة , وتختلف الموانئ فيما بينها في تنظيمها للوظائف والنشاطات التي تتم داخلها، فأحيانا نجد هيئات الموانئ هي التي تقدم جميع أنواع الخدمات، بينما تجد في دول أخرى لا تقوم الهيئات المينائية إلا بخدمات محددة ، كتأجير الأرصفة مع تحمل الشركات الملاحية المختلفة بكل مصاريف ما تحتاجه من آلات وأجهزة ومعدات ، مثل ما نجده في ميناء لندن حيث تقوم هيئة الميناء بخدمات المناولة في حدود أقل من ربع الكميات الإجمالية للبضائع المتداولة في الميناء وباقي الحمولات تتكلف بها هيئات خاصة و كذلك الحال في العديد من الموانئ العالمية والتي أثبتت نجا عتها وفعاليتها في أداء النشاطات المينائية حيث يتدخل العديد من المتعاملين بالميناء لتوفير الخدمة لجمهور المستهلكين أو مجهزي السفن أو الوكلاء الآخرين....الخ .

إلا أنه حاليا انتشرت ظاهرة عدم كفاءة الموانئ وبالتحديد موانئ الدول المتخلفة إضافة لذلك فأن هذه الدول تعتمد في نموها على تصدير بعض ثرواتها أوقد لا تصدر فهي تستورد أكثر من **80 %** من غذائها عبر البحر.

وأن ظاهرة عدم الكفاءة هذه قد يكون مصدرها إما عدم تخصص الأجهزة الإدارية بهيئات هذه الموانئ وجهلها بخصوصية القطاع وإما لتعدد الشركات أو الجهات التي تؤدي خدمات الميناء وزيادة عدد هذه الشركات عن الحد اللازم لدرجة أن بعضها يباشر نفس الاختصاصات التي تؤديها الشركات الأخرى مما يجعل أعمال تلك الشركات متداخلة وهذا يؤدي ببعض المؤسسات المينائية إلى التوسع في الموانئ وهذه تتطلب استثمارات ضخمة والتي بقيت دون استغلال. بالإضافة إلى الكثير من الفوضى والتي قد تكون ناجمة عن زيادة عدد العمالة عن الحد الضروري للتشغيل وينجر عن هذه الظواهر العديد من الآثار السلبية كانخفاض إنتاجية العمالة، إنتاجية رأس المال المادي وارتفاع في تكاليف الخدمة المقدمة فترتفع أسعارها وبالتالي أسعار السلع التي يطلبها المستهلكون فيتقلص تردد المتعاملين والسفن على الموانئ،مما يقلص من مرد ودية المؤسسات المينائية وهذا ما يعرض هذه الأخيرة إلى الخسائر الكبيرة .

لذا لجأت العديد من الدول إلى إعادة تنظيم موانئها، على أساس ضبط عدد الشركات العاملة داخل حدود الميناء والرفع من كفاءة جهات الإدارة والإشراف، والتحكم في تكاليف النشاطات المينائية خاصة تكاليف نشاطات المناولة، حسب خبراء الموانئ لأنها تشكل أكبر تكلفة قياسا بتكاليف النشاطات الأخرى فالتغيرات الحالية التي يشهدها العا لم من انفتاح اقتصادي غير محدود يفتح الطريق على مصراعيه أمام المؤسسات المينائية العملاقة للسيطرة على مؤسسات موانئ الدول المتخلفة والتي تفتقد إلى أدنى مقاييس الكفاءة وحسن التسيير، لذا فعلى هذه المؤسسات أن تعمل على إعادة تنظيم موانئها على أسس اقتصادية والتحكم في تكاليف الخدمات والتسعيرات المحددة وذلك بالاعتماد على هيئات إدارية متخصصة ، كفاءة تمتلك الخبرة والدراية والطرق العلمية في التسيير من أجل مواجهة مختلف التهديدات

الاقتصادية الآتية من المؤسسات العملاقة في سعيها نحو السيطرة على الأسواق من أجل تعظيم مردوديتها و الاستمرار في النمو.

إشكالية البحث :

و بناء على ما سبق ذكره ، يمكن طرح الإشكالية التالية :

ما اثر الاستثمار في الموانئ البحرية على التنمية الاقتصادية ؟

وعلى ضوء هذا التساؤل الرئيسي يمكن صياغة الأسئلة الفرعية التالية :

1)- ما هو الاستثمار و ما أنواعه و محدداته و ما هي أهميته و أهدافه ؟

2)- ما المقصود بالتنمية الاقتصادية و ما هي محدداتها و ما انعكاس سياستها على الواقع ؟

3)- كيف ينعكس الاستثمار في الموانئ البحرية على التنمية الاقتصادية ؟

فرضيات البحث:

ف 1 : يعتبر الاستثمار مصدرا حيويا للتدفقات المالية.

ف 2 : يساهم الاستثمار في زيادة كفاءة المؤسسات المينائية .

المنهج المتبع:

في محاولة للإجابة على الإشكالية المطروحة في البحث ، واختبار مدى صحة الفرضيات، فقد تم الاعتماد على المنهج الوصفي و التحليلي حيث اعتمدنا على المنهج ال وصفي في الفصل النظري و التحليلي من خلال التطرق إلى شرح وتفسير بعض الأرقام والإحصائيات الواردة في بعض مباحث الدراسة مع تدعيم التحليل بدراسة حالة مؤسسة ميناء مستغانم من أجل التعرف على مستوى تنظيمها، وضعيتها المالية ، المرد ودية المحققة خلال السنوات الأخيرة ومستوى نشاطها و واقع الاستثمار فيها .

دوافع اختيار الدراسة :

إن اختيارنا لهذا الموضوع كان له دوافع ذاتية و أخرى موضوعية و هي كالتالي :

ا)- **دوافع ذاتية :**

- ميل شخصي دعمه بعض أساتذتي و بعض قراءاتي للاستثمار و التنمية الاقتصادية و التي نمت فيّ الرغبة للبحث أكثر في أهمية الاستثمار في الموانئ البحرية و مسهامتها في تحقيق التنمية الاقتصادية .

- كوني جزائريا أطمح في ان يصبح بلدي في مصاف الدول المتقدمة و أتساءل دائما عن أسباب تخلف الموانئ الجزائرية و عدم مساهمتها في تنمية الاقتصاد الوطني رغم الإصلاحات المتتالية منذ الإستقلال .

ب)- دوافع موضوعية :

- اعتبار أن الاستثمار من بين المواضيع الهامة و ذات البعد الاقتصادي و احد آليات و الميكانيزمات الناجعة لتحقيق التنمية الاقتصادية .
- تخلف مؤسسات المينائية الجزائرية عن ركب التطور و انعكاس ذلك على التنمية الاقتصادية محليا و وطنيا مثال ذلك مؤسسة ميناء مستغانم .
- تطور المؤسسات المينائية العالمية وبروز العولمة كإستراتيجية تتبعها الدول الكبرى على حساب الدول الصغرى ، وبغية التعرف على مكانة المؤسسة المينائية بمستغانم ضمن هذه التغيرات العالمية .

أهداف الدراسة :

- التعرف على الاستثمار بشقيه المحلي و الأجنبي و النمو الاقتصادي و مؤشراتهم من خلال تحليل مكوناتهم ودراسة مؤشراتهم و مدى مساهمتهم في التنمية الاقتصادية .
- تحسين المؤسسات المينائية بصفة عامة و المؤسسة المينائية بمستغانم بصفة خاصة بضرورة تحقيق المردودية وتعظيمها من أجل النجاح و الاستمرار من خلال اكتساب المهارات والكفاءات وتطبيق الاستراتيجيات الناجحة مع اعتبار لتطورات المؤسسات المينائية العملاقة.
- تزويد المكتبات الوطنية بمراجع في مجال الدراسة في آليات و طرق الاستثمار في المؤسسات المينائية و تجارب المؤسسات المينائية الرائدة عالميا و اثر ذلك على تحقيق تنمية اقتصادية و التي هي متميزة بنشاطاتها وخدماتها وكذلك بأهميتها الاقتصادية و الاجتماعية .

الدراسات السابقة :

فيما يخص الدراسات السابقة المتعلقة ذات الموضوع، فبعد البحث تبين وجود العديد من البحوث التي تتقارب في الغايات وموضوع هذا البحث، لكن تتناول الموضوع من زوايا ورؤى أخرى تصب في مجملها في بوتقة دراسة واقع

الاستثمار في المؤسسات المينائية في حد ذاته و كذا مردوديتها من جوانب اقتصادية , اجتماعية, و سياسية سواء في الجزائر أو في الدول العربية أو في الدول النامية عموما أو ربطه بالأحداث السائدة في فترة انجاز هذه الأبحاث وبالمفاهيم الاقتصادية الحديثة كالعولمة و الميزة التنافسية و التي اعتمدنا عليها :

- مردودية المؤسسات المينائية دراسة حالة مؤسسة ميناء الجزائر « **L' EPAL** » , أطروحة دكتوراه من إعداد الباحثة حملاوي ربيعة , كلية العلوم الاقتصادية و علوم التسيير , جامعة الجزائر , سنة **2007** م .
- الموانئ الجزائرية تحول صعب في تسييرها , مقال من اعداد د/ فاطمة الزهراء محمد الشريف " المعهد العالي البحري الجزائري " و ا/ فوزية رميني – جامعة وهران – مجلة شمال افريقيا , العدد السابع **2007** م .
- ندوة المفاهيم الحديثة في إدارة الموانئ و ورشة عمل تجارب ناجحة في إدارة الموانئ , من اعداد د/ إسماعيل مبارك بتاريخ **18 – 21** سبتمبر **2005** م – دمشق – المنظمة العربية للتنمية الإدارية
- " التجارة العالمية في خصخصة الموانئ البحرية : دروس ومحاذير " ، مؤتمر الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل الموانئ , من إعداد الباحث د/ إبراهيم محمد محمد – مركز دراسات وبحوث النقل البحري البحري – الإسكندرية **2004** م .

أهمية الدراسة :

تعتبر الاستثمارات مهمة من الناحية الاقتصادية حيث أن قوة الدولة الاقتصادية تقاس بمدى استقطابها لمختلف الاستثمارات المحلية أو الأجنبية منها , و مدى تقديم الحماية و التحفيز الكافي لها , و تأتي أهمية هذا البحث في تسليط الضوء على متغير اقتصادي هام كالاستثمار لاسيما في الموانئ البحرية و دراسة تأثيره على التنمية الاقتصادية و كذلك من خلال دراسة تجربة الجزائر في مجال جذب الاستثمارات في المؤسسات المينائية و جدواها الاقتصادية خاصة بعد صدور قانون الاستثمار **2001** م و مرور لعدة تعديلات وصولا للأمر رقم **09 – 01** المؤرخ في **22** جويلية **2009** م و ايضا إطلاق جملة من الإصلاحات و التعديلات حول تسيير و تنظيم المؤسسات المينائية بهدف زيادة كفائتها و تظويرها .

حدود الدراسة :

ا)– حدود الزمنية :

بدا دراستنا للموضوع في شهر نوفمبر **2014** م و امتدت الى غاية فيفري **2015** م ال ان جمع المعلومات و المعطيات بدا فعليا في شهر اكتوبر و انتهى في شهر فيفري .

ب)– حدود المكانية :



لقد قمنا بالدراسة الميدانية في ميناء مستغانم و تحديدا على مستوى مؤسسة ميناء مستغانم

محتوى الدراسة :

لمعالجة هذه الدراسة عمدنا إلى تقسيمها إلى فصلين و هي كالتالي :

الفصل الأول: الاستثمار و التنمية الاقتصادية في الجزائر.

الفصل الثاني : الاستثمار في الموانئ البحرية.

يتناول الفصل الأول الجانب النظري للدراسة من خلال التعرف على مختلف المفاهيم حول الاستثمار و التنمية الاقتصادية و طبيعة العلاقة بينهما و أيضا الإصلاحات الاقتصادية التي قامت بها الجزائر في مجال جذب الاستثمارات و تنظيمها و توجيهها في القطاعات ذات المردود الاقتصادي و انعكاس ذلك على التنمية الاقتصادية و التي تمس مختلف الأبعاد الاقتصادية و الاجتماعية و السياسية و الثقافية .

أما في الفصل الثاني فتناولنا فيه الجانب التطبيقي للدراسة تطرقنا فيه إلى إلقاء نظرة عامة على ميناء مستغانم من خلال نشأته و أهم المراحل التي مر بها , و كذا الامتيازات التي يتميز بها و أيضا على مؤسسة ميناء مستغانم من حيث استحداثها و تعريفها و خصائصها و أهداف التي تسعى إلى تحقيقها , و بالإضافة إلى مختلف الوسائل المادية و البشرية التي تسير بها و دورها في جلب الاستثمار و الاستراتجيات المنفذة في ايطار ذلك , و اخيرا تسليط الضوء على مشروع الحوض الثالث و جدوته الاقتصادية ما يسمح بتعزيز قدرات الميناء و زيادة فعاليته الاقتصادية .